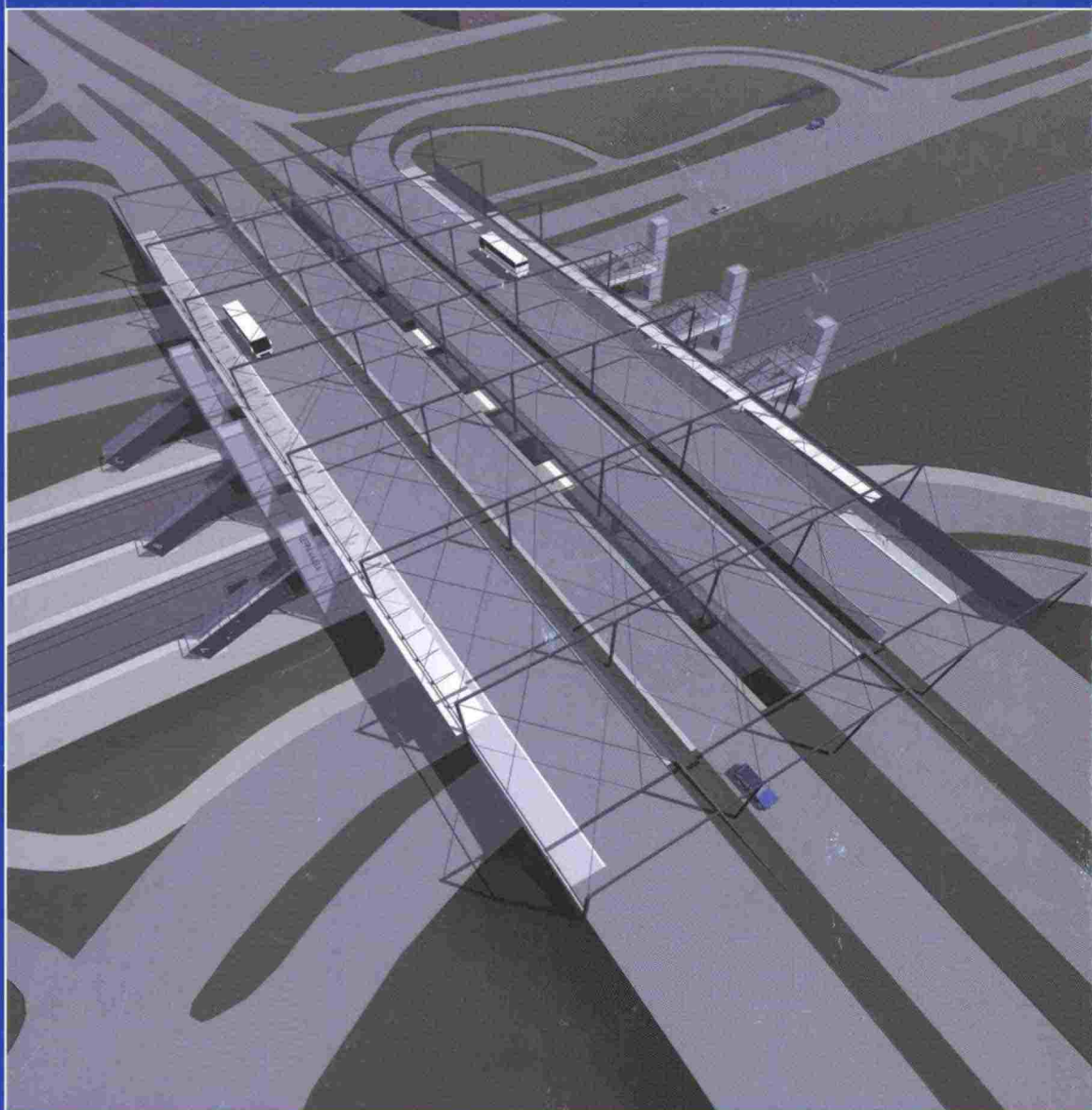


00000664



**Tielaitos**

# Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 2001-2004



Helsinki 2000

**Tielaitos**  
Uudenmaan tiepiiri  
Tienpidon suunnittelu

08 TIEL/UUD

# **Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 2001-2004**



**Tielaitos**  
**TIEHALLINTO**

Helsinki 2000

## KANSIKUVA

Mt 101 Kehä I Pääkaupunkiseudun pysäkkijärjestelyt

Leppävaaran sillan luonnos

Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy

Edita Oy  
Helsinki 2000



## **Tielaitos**

Uudenmaan tiepiiri

**TIEHALLINTO**

Tienpidon suunnittelu

Opastinsilta 12 A

PL 70

00521 HELSINKI

Puhelinvaihte 0204 44 151

[www.tielaitos.fi/upiiri/utts.htm](http://www.tielaitos.fi/upiiri/utts.htm)

## ESIPUHE

Helsingin talousalueesta on muodostunut kansainvälisesti kilpailukykyinen keskus. Nykytalouden vauhdittama rakenteen keskittyminen aiheuttaa silti merkittäviä sopeutumiskustannuksia, joita ovat Helsingin talousalueella muun muassa panostukset liikenneinfrastruktuuriin. Tieliikenneolojen suunnittelu on uudenlaisten haasteiden edessä. Toisaalta myös alueellinen oikeudenmukaisuus halutaan huomioida; tiepiiri turvaakin tieverkon kunnon ja liikennöitävyyden koko alueella.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa kuvataan Uudenmaan tiepiirin toimintaympäristöä ja tienpidon painotuksia. Tiepiiri kohdentaa rajalliset resurssit mahdollisimman tehokkaasti, mutta nykyisellä rahoitustasolla yhteiskunnan odotukset ovat paljon suuremmat kuin mihin tiepiiri pystyy vastaamaan. Sidosryhmien viestit odotuksistaan ovat kuitenkin tärkeitä ja ne otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan.

Uusi maankäyttö- ja rakennuslaki edellyttää kunnilta kaavoituksen aloitusvaiheessa osallisten yhteen kokoamista. Tiepiiri osallistuu maankäytön suunnitteluun aiempaa tiiviimmin. Koko yhdyskuntarakenteen suunnittelu on kasvavan väestömäärän alueilla vaativa tehtävä ja kuntien on otettava vastuuta myös kaavoituksen liikenteellisistä vaikutuksista ja kustannuksista.

Toiminta- ja taloussuunnitelmassa korvaus- laajennus- ja uusinvestoinnit ajoitetaan vuosien 2001-2003 osalta. Tuoteryhmät, joiden toimenpiteet vaihtelevat vuosittain eri syistä, esitetään vain kokonaissummana. Vuodelle 2004 ei ole ajoitettu hankkeita vaan suunnitelmaan on liitetty hankekor, josta vuoden 2004 hankkeet tullaan pääsääntöisesti poimimaan. Suunnitelma-kaudella toteutettavien toimenpiteiden taso riippuu kuitenkin vuosittaisesta rahoituskehiksestä. Mikäli rahoitus kasvaa suunnitellusta tasosta, siirretään korista uusia hankkeita myös vuosille 2001-2003. Kuluvan vuoden 2000 tulossopimus ja sen mukaiset toiminnot eivät sisälly varsinaiseen suunnitelmaan vaan ne on esitetty lisäinformaationa liiteosassa.

Suunnitelman sisältöön ja sen rahoituskehikseen eivät ylemmät viranomaiset ole vielä ottaneet kantaa. Tiepiiri on esitellyt toiminta- ja taloussuunnitelman luonnoksen sekä pyytänyt siitä lausunnot Uudenmaan- ja Itä-Uudenmaan liitoilta, YTV:ltä ja Uudenmaan ympäristökeskukselta. Myös muille yhteistyökumppaneille ja sidosryhmille varataan mahdollisuus lausua mielipiteensä suunnitelmasta. Toiminta- ja taloussuunnitelma on nähtävillä myös internetissä Tielaitoksen sivuilla [www.tielaitos.fi](http://www.tielaitos.fi).

Tiejohtaja

  
Matti-Pekka Rasilainen



## FÖRORD

Helsingfors ekonomiområde har utvecklats till ett internationellt konkurrenskraftigt centrum. Den moderna ekonomin har påskyndat koncentreringsstrukturen, vilket orsakar betydande anpassningskostnader, såsom bl.a. satsningarna på trafikinfrastrukturen inom Helsingfors ekonomiområde. Planeringen av vägtrafikförhållandena står inför nya utmaningar. Man vill å andra sidan också beakta den regionala jämlikheten; vägdistriktet säkerställer vägnätets skick och framkomlighet överallt.

I verksamhets- och finansieringsplanen presenteras verksamhetsmiljön för Nylands vägdistrikt och prioriteringarna inom väghållningen. Vägdistriktet riktar de begränsade resurserna så effektivt som möjligt, men samhällets förväntningar är mycket större än vad vägdistriktet kan svara mot enligt den nuvarande finansieringsnivån. Intressegruppernas signaler om förväntningarna är dock viktiga och beaktas i mån av möjlighet.

Den nya markanvändnings- och bygglagen förutsätter att kommunerna kallar samman alla berörda parter när planläggningen påbörjas. Vägdistriktet har för avsikt att delta i markanvändningsplaneringen intensivare än tidigare. Att planera hela samhällsstrukturen är en krävande uppgift när befolkningen ökar, och kommunerna måste att ta ansvar också för de trafikmässiga konsekvenserna och kostnaderna för planläggningen.

I verksamhets- och finansieringsplanen är ersättnings-, utbyggnads- och nyinvesteringarna tidsbestämda för åren 2001-2003. För de produktgruppers del, där åtgärderna av olika orsaker varierar från år till år, presenteras bara den totala summan. Det finns inget tidsbestämt projekt anvisat för år 2004. Projekten under år 2004 kommer huvudsakligen att väljas ur en projektkorg, som bifogats planen. Den årliga finansieringsramen bestämmer nivån för åtgärderna. Om finansieringen ökar från det planerade, väljs nya projekt ur korgen även för åren 2001-2003. Resultatavtalet för år 2000 och verksamheten i enlighet med det ingår inte i den egentliga planen utan presenteras som tilläggsinformation i bilagan.

Högre myndigheter har ännu inte tagit ställning till innehållet i verksamhets- och finansieringsplanen och dess finansieringsram. Vägdistriktet har presenterat utkastet till verksamhets- och finansieringsplanen och begärt utlåtande om planen av Nylands och Östra Nylands förbund, SAD samt Nylands miljöcentral. Även övriga samarbetspartner och intressegrupper ges möjlighet att framföra sina åsikter om planen. Verksamhets- och finansieringsplanen finns också på Internet på Vägverkets sidor [www.tielaitos.fi](http://www.tielaitos.fi).

<b>SISÄLLYSLUETTELO</b>	<b>sivu</b>
<b>1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ SEKÄ TIE- JA LIIKENNEOLOT</b>	<b>7</b>
1.1. ALUERAKENNE JA VÄESTÖ	7
1.2. TIESTÖ	8
1.3. LIIKENNE	10
1.4. YMPÄRISTÖ	11
<b>2 TIENPIDON RAHOITUS JA TUOTTEET</b>	<b>13</b>
2.1 TIENPIDON RAHOITUS YHTEENSÄ	14
2.2. TIEVERKON KEHITTÄMISEN RAHOITUS	14
2.3. PERUSTIENPIDON RAHOITUS	15
<b>3 TIENPIDON PAINOPISTEALUEET JA VAIKUTUKSET</b>	<b>16</b>
3.1. TIESTÖN PÄIVITTÄISEN LIIKENNÖITÄVYYDEN TURVAAMINEN	17
3.2. TIEVERKON KUNNON SÄILYTTÄMINEN	18
3.3. ELINKEINOELÄMÄN KULJETUSTEN SUJUVUUS	19
3.4. JOUKKOLIIKENTEN SUJUVUUS JA KEVYENLIIKENTEN TARPEET	20
3.5. LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN	20
<b>4 LIITTEET</b>	<b>22</b>
1. Uudenmaan tiepiirin tulostavoitteet 2000 ja investointihankkeet 2000	
2. Tieverkon kehittäminen. Keskeneräiset ja 2001–2003 alkavat	
3. Tieverkon kehittäminen. Hankekori. (2004 tai sen jälkeen alkavat)	
4. Tieverkon kehittäminen. Hankekoriin ehdolla olevat.	
5. Perustienpidon rahoitus ilman investointihankkeita 2001-2004	
6. Perustienpito. Keskeneräiset ja vuosina 2001–2003 alkavat investointi hankkeet.	
7. Perustienpito. Hankekori. (2004 tai sen jälkeen alkavat)	
8. Perustienpito. Hankekoriin ehdolla olevat hankkeet.	
9. Tieverkon kehittämishankkeiden hankekuvaukset	
10. Uudenmaan liiton lausunto	
11. Itä-Uudenmaan liiton lausunto	
12. YTV:n lausunto	
13. Uudenmaan ympäristökeskuksen lausunto	
14. Tienpidon tuoteryhmät	
15. Hankekartta	





## **1 TOIMINTAYMPÄRISTÖ SEKÄ TIE- JA LIIKENNEOLOT**

### **1.1. Aluerakenne ja väestö**

Uudenmaan tiepiiri toimii Uudenmaan ja Itä- Uudenmaan maakuntaliittojen alueella. Tällä alueella on 1,38 miljoonaa asukasta. Alueen väestön kasvu on parin viime vuosikymmenen aikana ollut omaa luokkaansa. Sen osuus maamme väestöstä on kasvanut 23 prosentista 27 prosenttiin. Helsingin seudun ydinosan muodostavat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen. Asukkaita ydinalueella oli viime vuoden lopussa lähes 950 000, joka on 12 500 asukasta enemmän kuin edellisenä vuonna. Tällä alueella toimii pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV). YTV:llä on tärkeä rooli alueen liikennejärjestelmäsuunnittelussa sekä joukkoliikenteen järjestämisessä pääkaupunkiseudulla.

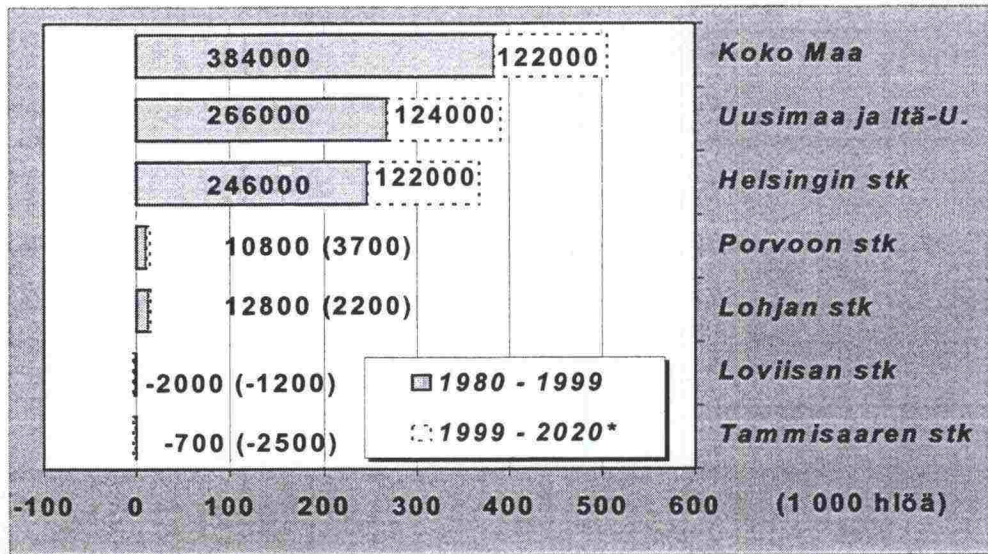
Pääkaupunkiseudun lisäksi tiepiirin alueella on neljä muuta selvästi erottuvaa keskusseutukuntaa: Uudenmaan liiton alueella Hangon–Tammisaaren–Karjaan seutu (Tammisaaren stk), Lohjan–Vihdin–Karkkilan seutu (Lohjan stk) ja Itä-Uudenmaan liiton alueella Porvoon–Loviisan seutu (Porvoon ja Loviisan stk:t) sekä lisäksi Hämeen tiepiiriin osin kuuluva Hyvinkään–Riihimäen seutu. Pääkaupunkiseudun kehysalueen eli Helsingin seutukunnan muodostavat alueen kymmenen kuntaa.

Helsingin talousalueeseen kuuluu laaja työssäkäynti- eli pendelöintialue, josta kuljetaan päivittäin töissä pääkaupunkiseudulla. Vuoden 1997 lopussa seudun ulkopuolelta kävi alueella töissä 82 000 henkilöä, joka oli noin 17 % seudun työllisistä. Vuosituhannen vaihteessa näitä sukkuloijia on arvioitu olleen 95 000 henkilöä. Haja-asutus on lisääntynyt viime vuosikymmenien aikana pendelöinti-alueen kunnissa ja niiden asutuskeskuksia yhdistävien teiden varsilla. Tällä pendelöinti-alueella voidaan odottaa myös tulevaisuudessa asukasmäärän kasvavan.

Alueen väestöpaineita voidaan tarkastella kuvan 1 avulla. Alueen väkiluku on kasvanut parinkymmenen viime vuoden aikana yli neljännesmiljoonalla. Kasvu on tapahtunut lähinnä Helsingin seutukunnan alueella, kuitenkin myös Lohjan ja Porvoon seutukunnat ovat saaneet parikymmentä tuhatta uutta asukasta. Toisaalta tiepiirin alueen kahtiajakosuutta kuvaa pääkaupunkiseudusta kauempana sijaitsevien Tammisaaren ja Loviisan seutukuntien muuttotappiot. Väestöennusteen mukaan Helsingin seutukunnassa väestö tulee seuraavan parinkymmenen vuoden aikana kasvamaan noin 122 000:lla, joka on yhtäsuuri kuin koko Suomen ennustettu väestön kasvu!



**Kuva 1.** Väkiluvun muutos vuosina 1980–1999 ja 1999–2020\* (ennuste) koko maassa sekä Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan seutukunnissa. Lähde: TK.



## 1.2. Tiestö

Yleiset tiet on luokiteltu toiminnallisesti valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Luokitusta käytetään tieverkon kehittämisen ja tienpidon suunnittelun ohjaamisessa.

- Päätieverkon muodostavat valta- ja kantatiet, jotka ovat tärkeä osa valtakunnallista liikenneinfrastruktuuria. Tiepiirin alueelta lähtevätkin monet maantieteellisesti tärkeät päätiet. Niitä suunnitellaan ja kehitetään tiiviissä vuorovaikutuksessa muun infrastruktuurin sekä aluerakenteen suunnittelun ja kehittämisen kanssa.
- Seututiet ja yhdystiet muodostavat yhdessä kuntien ylläpitämien katujen ja kaavateiden kanssa pääosan seudullisesta ja paikallisesta liikenneinfrastruktuurista. Niitä ylläpidetään ja kehitetään yhteistyössä aluekehitysviranomaisten ja kuntien kanssa.

Tiepiirin hallinnassa olevat kevyen liikenteen väylät ovat pääsääntöisesti osa muuta tieverkkoa. Kevyen liikenteen tarpeet kohdistuvat liikenneturvallisuuteen ja väyläverkon yhtenäisyyteen.

EU:n alueella on käytössä yleiseurooppalaiset TEN-liikenneverkot, joiden tarkoituksena on parantaa yhteismarkkinoiden liikenteen toimintaedellytyksiä. EU:n myötä on myös Suomen tieverkko liitetty yleiseurooppalaiseen yhteysverkkoon eli TERN:iin. TERN:n kehittämisen tärkein kokonaisuus Uudenmaan tiepiirin alueella on ns. Pohjolan kolmio eli liikennekäytävä E 18 Turku–Helsinki–Vaalimaa (Pietari). Muut Eurooppa-tiet ovat E12 ja E75.

Uudenmaan tiepiirin tieverkon pituus on 4640 km, josta on päällystetty noin 83 % (3869 km) ja sorateitä on 17% (771 km). Lisäksi ramppeja on yhteensä 271 km sekä lauttavälejä 1 km. Tiepiirissä on moottoriteitä 227 km ja moottoriliikenneteitä 41 km. Siltoja tieverkolla on 1645 kpl ja kevyen liikenteen teitä 606 km. Valaistuja teitä on 1448 km. Painorajoitettuja siltoja on tiepiirin alueella 16 ja ne sijaitsevat alemmalla tieverkolla. Taulukoissa 1 ja 2 on lisää tietoja alueen tieverkosta.

**Taulukko 1.** Uudenmaan tiepiirin tie- ja päällystepituudet toiminnallisen luokan mukaan 1.1.2000 (km).

Toiminnallinen luokka	Tiepituus	Kesto päällyste	Kevyt päällyste	Sop-pintainen	Sora-pintainen
Valtatiet	535	535	0	0	0
Kantatiet	216	216	0	0	0
Seututiet	728	718	10	0	0
Yhdystiet	3161	1250	874	266	771
<b>Tieluokat yht.</b>	<b>4640</b>	<b>2719</b>	<b>884</b>	<b>226</b>	<b>771</b>
Rampeja	271				
<b>Tiepituus yht.</b>	<b>4911</b>				
Lauttavälejä, kpl	3				

**Taulukko 2.** Uudenmaan tiepiirin päällystepituudet liikennemäärien mukaan 1.1.2000 (km).

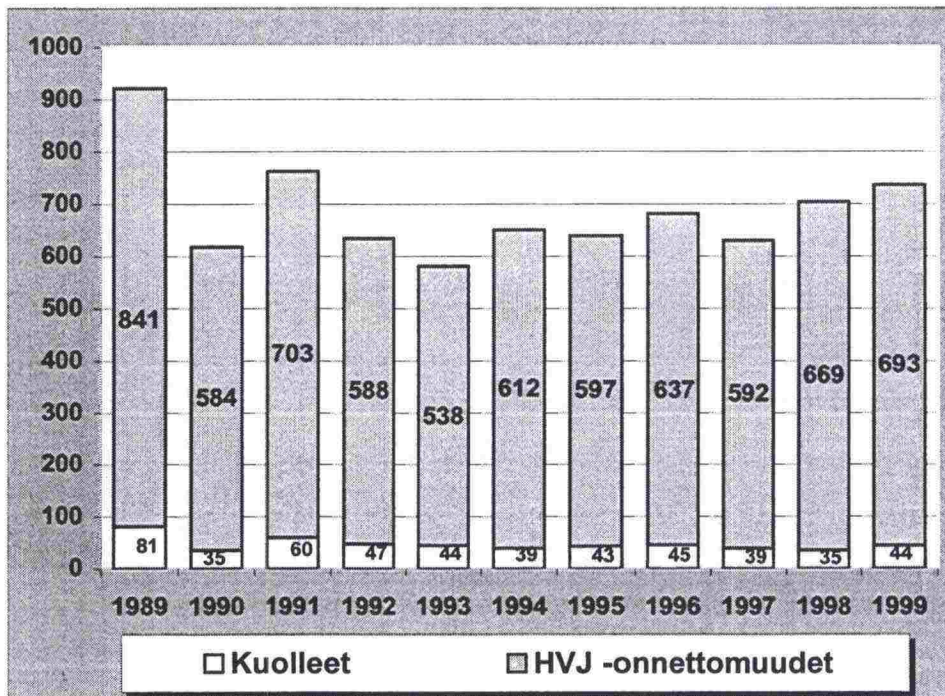
KVL	Betoni	Kovat asfaltti-betonit	Pehmeät asfaltti-betonit	Soratien pinta	Sora-päällyste	Yhteensä
1–100		12	28	63	296	399
101–200		34	143	113	300	591
201–300		55	181	51	134	421
301–500		102	253	38	36	429
501–1500		816	265	1	4	1086
1501–6000		1032	13			1045
Yli 6000	5	663				668
<b>Yhteensä</b>	<b>5</b>	<b>2714</b>	<b>884</b>	<b>266</b>	<b>771</b>	<b>4640</b>

Uudenmaan tiepiirin yleisillä teillä nopeusrajoitusjärjestelmä muodostuu 80 km/h yleisrajoituksesta ja tiekohtaisista nopeusrajoituksista. Moottoriteillä on 120 km/h tai 100 km/h nopeusrajoitukset ja muilla pääteillä on vastaavasti 100 km/h tai 80 km/h. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi tiepiiri asettaa pääteille talvinopeusrajoituksia. Taajamiin on asetettu myös liikenneturvallisuus syistä pysyviä 40 km/h nopeusrajoituksia

Vuonna 1999 tieliikenteessä kuoli Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan 427 ihmistä. Näistä 328 kuoli yleisillä teillä. Tieliikenteessä tapahtui 6988 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista 3407 yleisillä teillä. Tiepiirin alueella tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen mukaan 63 henkilöä ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia sattui 2438. Uudenmaan tiepiirin yleisillä teillä henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on noussut 90-luvulla. Vuonna 1999 niillä tapahtui 693 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta, joissa kuoli 44 henkilöä. Kuvan 2 mukainen onnettomuusvertailu on tehty nykyisen tieverkon mukaan.



**Kuva 2.** Poliisin tietoon tulleet henkilövahinko-onnettomuudet Uudenmaan tiepiirin yleisillä teillä 1989–1999.



### 1.3. Liikenne

Talouden ja väestön keskittyminen Helsingin talousalueelle kasvattaa liikenteen kysyntää merkittävästi. Tilastokeskuksen mukaan vuonna 1997 alueella tuotettiin noin 35 % maan bruttokansantuotteesta (bkt). Bkt asukasta kohden on Uudenmaan alueella lähes 40 % muun maan keskitasoa korkeampi. Alueen kahtiajakosuutta kuvaa se, että reuna-alueilla asukasta kohden laskettu bkt on maan keskitason alapuolella.

Etenkin kaupan ja liikenteen toimialalla on havaittavissa keskittymistä pääkaupunkiseudulle, mikä korostaa alueen liikenteen sujuvuuden strategista merkitystä elinkeinoelämälle. Pääkaupunkiseudulle on viimevuosikymmenten aikana siirtynyt muun muassa varastoinnin painopiste. Alueen osuus koko maan kaupan ja liikenteen arvonlisäyksestä oli 90-luvun taitteessa yli 40 % ja osuus on kasvanut koko yhdeksänkymmentä luvun ajan ollen 1997 jo 48 %. Muun muassa EU:n myötä lisääntynyt kansainvälinen toiminta vilkastuttaa alueen ja etenkin pääkaupunkiseudun talouselämää.

Tiepiirin alueella ovat maamme tärkeimmät kansainvälisen ilma- ja meriliikenteen solmukohdat. Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkee maamme tavaraj- ja henkilöliikenteestä merkittävin osa. Viime vuonna Helsinki-Vantaan kentän kautta kulki yli 9,6 milj. matkustajaa. Matkustajamäärän on ennustettu kasvavan viitisen prosenttia vuodessa. Lentoaseman kapasiteetti on nykyisin 12 milj. matkustajaa vuodessa. Tavaraliikennettä lentoaseman kautta kulki n. 93 000 t., joka on 87 % koko maan lentokuljetuksista. On tärkeää turvata myös maaliikenneyhteyksien sujuvuus lentokentältä.

Maamme kahden tärkeimmän sataman Helsingin sekä Sköldvikin öljysataman lisäksi alueella sijaitsee kymmenkunta pienempää satamaa. Vuonna



1999 alueen satamien kautta kulkeva tuonti oli 16 milj.t (41 % koko maan satamien tavaratuonnista) ja vienti 12 milj.t (30 % koko maan satamien tavaraviennistä). Helsingin satama on maamme tärkein matkustajaliikennesatama. Sen kautta kulki vuonna 1999 yli 9 miljoonaa matkustajaa, joka on 56 % satamien matkustajaliikenteestä Suomen ja ulkomaiden välillä. Vuosaaren sataman ja sen liikenneyhteyksien valmistuttua satamatoiminta keskittyy kauemmaksi Helsingin ruuhkaisesta ydinkeskustasta. Kehä III:n sujuvuuden merkitys tulee korostumaan entisestään kansainvälisten ja kotimaisten yhteyksien solmukohtana.

Tieliikenteen kasvu on jatkunut tasaisesti viime vuosina ja kasvun on enustettu jatkuvan myös suunnitelmakaudella alueen optimististen talousnäkymien myötä. Uudenmaan tiepiirin alueen päätieverkolla tieliikenteen kasvu oli 4,5%. Suurinta kasvu oli Vt 4:llä Mäntsälän kohdalla n. 17%, jota osin selittää uuden moottoritien avaaminen. Yleisten teiden liikenne kasvoi vuoden 1998 aikana 2,7 %. Suunnitelmakaudella 2001–2004 on liikenteen kasvuksi arvioitu n. 11 %.

Uudenmaan tiepiirissä yleisten teiden liikennesuorite vuonna 1998 oli 5834 milj.autokm. Se on 20 % koko maan liikennesuoritteesta. Tiepiirin yleisten teiden keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) vuoden 1999 lopussa oli 3542 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne oli yli kolminkertainen koko maan keskimääräiseen vuorokausiliikenteeseen (1011) verrattuna. Viikkain tieosa oli Mt 101 (Kehä I) tieosalla Hämeenlinnantie–Tuusulantien, jossa liikennettä oli 73 000 ajon./vrk.

Pääkaupunkiseudulla tehdään päivittäin lähes 3 miljoonaa matkaa. Moottorijajoneuvolla matkoista tehdään noin 2 miljoonaa, joista henkilöautoliikenteen osuus on n. 60% ja joukkoliikenteen osuus n. 40%. Joukkoliikenteen arkipäivien matkasuoritteesta n. 65 % on tieliikennettä. Kävelen tai pyöräillen matkoista tehdään vajaa kolmannes. Eri kulkumuotojen osuuksissa ei viime vuosina ole arvioitu tapahtuneen merkittäviä muutoksia.

Vuoden 1998 lopussa oli Suomessa 2,31 miljoonaa rekisteröityä autoa, joista henkilöautoja oli 2,01 miljoonaa. Uudenmaan tiepiirin alueella oli vuonna 1998 0,54 milj. autoa, joka on 23,4 % koko maan autokannasta. Autotiheys tiepiirin alueella on 405 autoa 1000 asukasta kohti.

#### 1.4. Ympäristö

Uudenmaan tiepiirin erityispiirre on suurten liikennemäärien aiheuttamat ympäristöhaitat, jotka vielä korostuvat pääkaupunkiseudun tiheässä kaupunkirakenteessa. Huipputuntien aikana ruuhkat lisäävät päästöjä, jotka vaikuttavat haitallisesti ilman laatuun kasvattaen saastepitoisuuksia. Sujuvuuden parantamistoimenpiteillä saavutetaan, ainakin paikallisesti, myönteisiä ympäristövaikutuksia.

Ministeriön tasolla on asetettu tavoitteet Tielaitokselle pohjavesien suojauksesta ja meluntorjunnasta. Uudenmaan tiheä tieverkko ja suuret liikennemäärät ovat ongelmallisia pohjavesien suojelun kannalta. Pohjavesien suojelun tarvetta lisää myös runsas pohjavedenottamoiden määrä tieverkon välittömässä läheisyydessä. Tiepiirin alueella on 94 vedenottoaluetta, jotka tehdyn riskiarvioinnin mukaan vaativat toimenpiteitä (riskipisteluku yli 65). Kokeilu suolauksen vähentämisestä tärkeiden pohjavesialueiden kohdalla näyttää onnistuneen ja sitä laajennetaan tulevinä vuosina.



Liikennemelu on pääkaupunkiseudulla huomattava ympäristöhaitta, joka muodostuu yhä merkittävämmäksi liikennemäärien kasvaessa ja osittain myös uuden asuntorakentamisen myötä. Yleisten teiden melualueella tiepiirin alueella arvioidaan asuvan noin 70 000 henkilöä.

Ympäristönäkökohdat otetaan huomioon jo mahdollisimman varhaisessa suunnitteluvaiheessa. YVA-lain mukaisista hankkeissa tehdään ympäristövaikutusten arviointi ja muidenkin hankkeiden suunnittelussa ympäristönäkökohdat huomioidaan Tielaitoksen ohjeiden ja määräysten mukaan.

## **2 TIENPIDON RAHOITUS JA TUOTTEET**

Uudenmaan tiepiirin kannalta rahoitus on tienpidon olennaisin kysymys. Pääkaupunkiseudulla investointitarve kasvaa koko ajan lisääntyvän väestömäärän ja maankäytön vuoksi ja investoinnit ovat väkisinkin mittavia. Seuraavassa käydään ensin läpi lyhyesti tienpidon tuoteryhmä ja tuotteet. Tuoteryhmittely perustuu keskushallinnon julkaisuun 'Tienpidon tuotteet 2000'. Lyhenne tienpidon tuotteiden sisällöstä liite 15.

### **Tienpidon tuotteet**

Tienpidon tuotteet jaetaan seuraaviin kuuteen pääryhmään: hoito, ylläpito- ja korvausinvestoinnit, laajennus- ja uusinvestoinnit, suunnittelu ja liikenteen hallinta sekä maanhankinta (rahoitus omalta momentilta). Tienpidon hoidon tuotteilla varmistetaan tiestön liikennöitävyys kaikkina vuorokauden aikoina. Ylläpito- ja korvausinvestoinneilla säilytetään olemassa olevan tieverkon teiden rakenteellinen kunto ja varmistetaan sen pääoma-arvon säilyminen. Laajennusinvestoinnit suunnataan nykyiselle tieverkolle ja yleisiksi teiksi tuleville kaduille ja yksityisille teille. Uusinvestoinnit suunnataan vastaavasti uusien tieyhteyksien luomiseen.

Suunnittelutuotteita ovat liikennejärjestelmäsuunnittelu, esisuunnittelu, yleisuunnittelu, tiesuunnittelu ja rakennussuunnittelu. Liikenteenhallinta otettiin uutena tuoteryhmänä vuoden 2000 alusta tiepiirissä käyttöön. Tuotteen toimenpiteillä varmistetaan liikennejärjestelmän häiriötön toimivuus kaikkina vuorokauden aikoina muuttuvissa tie- ja liikenneoloissa.

#### **Hoito**

- Talvihoito
- Liikenneympäristön hoito
- Rakenteiden ja laitteiden hoito
- Sorateiden hoito

#### **Ylläpito**

- Päälysteiden ylläpito
- Rakenteiden ja laitteiden ylläpito

#### **Tienpidon investoinnit**

- Korvausinvestoinnit
- Laajennusinvestoinnit
- Uusinvestoinnit

#### **Suunnittelu**

#### **Liikenteen hallinta**

Maanhankinta on tienpidon tuoteryhmä, mutta se ei kuulu tienpidon varsinaisiin tuotteisiin, joten sitä ei voi sisällyttää edellä mainittuihin ryhmiin. Lossien ja lautta-alusten liikennöimisen tuotteelle ei tiepiirissä ole toimenpiteitä vaan ne ohjataan laitostasolla keskitetysti keskushallinnon yksiköstä.

## 2.1 Tienpidon rahoitus yhteensä

Valtion talousarviossa tienpidon rahoitus jaetaan perustienpitoon ja tieverkon kehittämiseen. Taulukossa 3 on tiepiirin perussuunnitelman mukainen tienpidon rahoitus, joka perustuu nykyiseen rahoitustasoon. Kehittämishankkeiden rahoituksesta päätetään talousarviossa hankekohtaisesti. Perustienpidon rahoitus kohdennetaan tuotteille tienpidon tavoitteiden ja kehyksen mukaisesti. Tuoteryhmistä hoito sekä ylläpito- ja korvausinvestoinnit ovat tiepiirissä kohdistettu pääasiassa perustienpidon määrärahamomentille. Hoidon ja ylläpidon alueellinen jako suunnitellaan alueellisten tarpeiden ja asiantuntijajärjestelmien perusteella.

**Taulukko 3.** Perussuunnitelman mukainen tienpidon rahoitus.

Perussuunnitelma	1999 käyttö	2000 TA	2001	2002	2003	2004
Perustienpito	334	332	330	330	330	330
Kehittäminen	245	342	350	340	330	310
Maanlunastus	33	20	26	26	26	26
<b>Yhteensä</b>	<b>605</b>	<b>694</b>	<b>706</b>	<b>696</b>	<b>686</b>	<b>666</b>

Laajennus- ja uusinvestoinnit kohdistetaan vastaavasti joko kehittämisen tai perustienpidon määrärahamomenteille. Laajennus- ja uusinvestointien alueellinen rahoitus perustuu Tielaitoksen johtokunnan hyväksymään jakokavaan, joka ottaa huomioon mm. tiestön pituuden ja liikenteen määrän. Taulukon luvuissa ei ole mukana kuntien rahoitusosuuksia, joiden määrä on n. 30 Mmk vuodessa. Tästä kolmannes kohdistuu perustienpitoon ja kaksi kolmannesta kehittämiseen.

Lisääntyvät liikennetarpeet edellyttävät myös kuntien suurempaa panostusta. Pääkaupunkiseudun liikenteessä seudullisen ja paikallisen liikenteen osuus on aina merkittävä, jolloin ei voida pitäytyä samoissa kustannusjako-perusteissa kuin esimerkiksi maaseutumaisissa päätieverkon hankkeissa.

Tiepiirillä on myös kehittämissuunnitelma 40–50 Mmk korkeampaan rahoitustasoon. Koko tielaitoksen tasolla 430 Mmk lisärahoituksesta käytettäisiin perustienpitoon 230 Mmk ja 200 Mmk tieverkon kehittämiseen.

## 2.2. Tieverkon kehittämisen rahoitus

Tieverkon kehittämishankkeet ovat kehittämisen määrärahoilla toteutettavia uus- tai laajennusinvestointeja, jotka ovat kustannuksiltaan merkittäviä ja muuttavat olennaisesti tieverkkoa tai tiejakson tasoa. Kehittämishankkeet kohdistuvat päätieverkolle tai muutoin merkittäville tieosuuksille tai ovat kustannuksiltaan merkittäviä silta- tms. hankkeita. Kehittämishankkeiden suunnitteluun kuuluu tarveselvitysten, yleissuunnitelmien, tiesuunnitelmien ja rakennussuunnitelmien tekeminen.

Päätieverkon kehittämishankkeiden ohjelman lähtökohtina ovat Tielaitoksen TTS 2001–2004, LM:n julkaisu: Liikenneverkkojen kunnossapito ja kehittäminen vuosina 2000–2003, Suomen liikennejärjestelmä 2020, talousarvioehdotus sekä rahoituskehys vuosille 2001–2004. Päätieverkon kehittämisen toimintalinjoja tarkennetaan edelleen suunnitelmakaudella vastaamaan nä-



köpiirissä olevia rahoituskehyksiä. Mahdollinen lisärahoitus vaikuttaa aluksi suunnitelmien tekemiseen ja suunnitelmakauden loppupuolella myös hankkeiden toteuttamiseen. Jo laadittujen kehittämishankkeiden yleissuunnitelmia tarkistetaan vastaamaan muuttuvia toimintalinjoja.

Kehittämishankkeiden valinnassa ovat kiireellisimpiä E18-tiehen liittyvät kohteet, moniongelmaisen Vt 6 parantaminen ja yleiseksi tieksi kokonaan muuttuneen Kehä I:n kohteet. Hanko–Tammisaari ja Helsingin lentoaseman tiejärjestely hankkeiden jatkorahoitustarve on ilmennyt suuremmaksi kuin rahoituskehys, minkä vuoksi TAE:n valmistelussa on tarkistettu niiden vuosirahoitusta. Vuosirahoitusten supistukset palautuivat osittain ennalleen TAE:n käsittelyn aikana.

Hankekorissa on esitetty ne kehittämishankkeet, jotka eivät mahdu rahoituskehykseen vuoteen 2003 mennessä. Hankekori muodostuu pääasiassa Suomen liikennejärjestelmä 2020 -raportin hankkeista. Raportissa päämääränä on kehittää tieverkkoa mm. siten, että yhteysvälin Turku–Helsinki–Vaailimaa parantamattomat osuudet rakennetaan moottoriteiksi ja Kehä III:n palvelutasoa parannetaan. Toteutustaan odottavat myös Vuosaaren satamatie, Pasilanväylä/Hakamäentie, pääkaupunkiseudun pysäkkijärjestelyt sekä eräät Kehä III:n ja Kehä I:n hankkeet. Tiepiiri esittää 60 Mmk rahoitusta kehittämishankkeena erittäin kiireellisten pääkaupunkiseudun meluntorjuntatoimenpiteiden rahoittamiseksi.

### 2.3. Perustienpidon rahoitus

Perustienpidon rahoituksella tehtävät toimenpiteet priorisoidaan kolmannessa luvussa esiteltävien tiepiirin painopistealueiden ja tiepiirille asetettujen vuositavoitteiden mukaan (liitteessä 1 vuoden 2000 tavoitteet). Perustienpidon rahoituksen kohdistamisessa tuotteille lisätään päällysteiden ylläpitoon ja korvausinvestointeihin keskimäärin 5 % vuoden 1999 tasoon verrattuna. Tiepiirissä Kehä II:n valmistuminen ja valtatie 7 toisen ajoradan valmistuminen lisäävät hoitotöiden rahoitustarvetta suunnitelmakauden alussa.

Perustienpidon rahoituksesta on myös tehty muutossuunnitelma, joka perustuu mahdolliseen lisärahoitukseen. Lisärahoitus käytettäisiin suunnitelman mukaan laajennus- ja uusinvestointeihin, päällystettyjen teiden ylläpitoon ja korvausinvestointeihin, sorateiden rakenteen parantamiseen sekä rakenteiden ja laitteiden hoitoon ja ylläpitoon.

Nykyinen rahoituskäytäntö on ongelmallinen Uudenmaan tiepiirin kannalta, sillä tärkeitä hankkeita on jouduttu lykkäämään niiden koon vuoksi. Nämä hankkeet ovat perustienpitoon tarkoitettujen varojen kannalta liian suuria ja toisaalta kehittämishankkeina taas liian pieniä.



### 3 TIENPIDON PAINOPISTEALUEET JA VAIKUTUKSET

Tienpidon toimenpiteet priorisoidaan Uudenmaan tiepiirin määrittelemien viiden painopistealueiden mukaan. Painopistealueet on määritelty Tielaitoksen tiepolitiikan mukaisesti ja myös tienkäyttäjien odotukset pyritään huomioidaan. Tiepolitiikka on määritelty tarkemmin LM:n ja Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmissa.

Taulukkoon 4 on koottu yhteenveto niistä vaikutuksista mitä tienpidon toimilla on viidellä painopistealueella. Yhteensä sarakkeessa on kuvattu kokonaisuutena mitä vaikutuksia tienpidon toimilla saavutetaan painopistealueella. Seuraavissa kappaleissa esitetään painopistealueiden sisältö ja tienpidon vaikutukset painopistealueilla tarkemmin. Tienpidon eri toimenpiteet on sijoitettu painopistealueille niiden pääasiallisen vaikutuksen mukaan.

*Vaikka tiepiirin alueelle valmistuu jatkuvasti välityskykyä parantavia tiehankkeita, ei ruuhkautuvien teiden määrää saada vähenemään. Pannostukset liikenneinfrastruktuuriin ovat riittämättömiä liikenteen kysynnän kasvaessa, jolloin tehdyillä toimenpiteillä ei saavuteta haluttua vaikutusta. Tieverkon palvelutason lasku joudutaan ruuhka-tunteina hyväksymään. Pääteiden kunto tiepiirin alueella pidetään hyvänä. Sitä vastoin alempiluokkaisen tieverkon kuntotasosta joudutaan tinkimään, jolloin se ei vastaa sille asetettuja laatutavoitteita.*

**Taulukko 4.** Tienpidon vaikutukset painopistealueilla.

Tuote Painopistealue	YHT.	Hoito	Ylläpito	Korvaus- investoinnit	Laajenn.- ja uusintainv.	Liikenteen hallinta
Tiestön päivittäinen liikennöitävyys	-	sujuvuus	sujuvuus, ajomukavuus	palvelutaso, alueellinen tasa-arvo	sujuvuus,	sujuvuus, matka-ajan ennustettav.
Tieverkon kunto	+/-		huonok. teiden vähenemä, tiepääoma	huonok. teiden vähenemä, tiepääoma	huonok. teiden vähenemä, tiepääoma	
Elinkeino- elämän kuljetukset	-	taloudellisuus, toimitusvarm.	ajokustann. väheneminen, toimitusvarm.	alempi tieverkko	ajokustann. väheneminen	matka-ajan ennustetta- vuus
Joukko- ja kevytliikenne	+	työmatkaliik. sujuvuus	sujuvuus	joukkoliikent. sujuvuus	matka-aika	sujuvuus
Liikenne- turvallisuus	+	liikaan kelin onnettomuus- vähenemä	onnettomuus- vähenemä		kevyen liik., kohtaamis- ja suist. onn.väh.	onnett.väh

*Tiepiirin mahdollisuudet vaikuttaa liikenteen ympäristöhaittojen syntymiseen ovat rajalliset. Eri liikennemuotojen kysyntään vaikuttavista tekijöistä merkittävin lienee liikenteen hinnoittelupolitiikka, johon piirin tasolla ei ole mahdollista vaikuttaa. Kestävän kehityksen periaatteen mukaisesti Tiepiirissä halutaan kuitenkin edistää osaltaan ympäristöystävällisten kulkumuotojen eli joukko- ja kevyenliikenteen halutta-*

vuotta. Joukko- ja kevyeen liikenteen kehittäminen lisää myös sosiaalista tasa-arvoa.

Ministeriötasolla on asetettu tavoitteet liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi suolan käytölle, pohjavesien suojaukselle ja melun torjunnalle. Tiepiirillä on mahdollisuus suunnitelmakaudella toteuttaa vain taulukon 5 mukaiset ympäristönsuojelun tavoitteet. Pääkaupunkiseudulla tärkeä osa liikenteen ympäristöhaittojen ehkäisyä on melun torjunta, jota on tähdennetty lukuisissa yhteydenotoissa. Osa melun torjunnasta hoidetaan kehittämishankkeiden yhteydessä. Meluntorjuntahankkeiden tarpeellisuus ilmenee julkaisusta 'Pääkaupunkiseudun pääväylien meluntorjuntaohjelma vuosille 2000-2020'. Niitä ei voida kuitenkaan toteuttaa suunnitellussa aikataulussa nykyisellä perustienpidon rahoituksella. Tiepiiri esittääkin suunnitelmakaudelle rahoitusta kehittämishankkeena.

**Taulukko 5.** Ympäristön suojelun tavoitteet TTS-kaudella.

Rahoitus	Toimenpidemäärien ennuste TTS-kaudelle			
	Tavoite 2001	Tavoite 2002	Tavoite 2003	Hanke-kori
<b>Meluntorjuntatoimenpiteet</b>				
Perustienpidon hankkeet (suojatut asukkaat)	500	500	500	1000
Tieverkon kehittämisen hankkeet (suojatut asukkaat)	1000	1000	1000	2000
<b>Pohjaveden suojaustoimenpiteet</b>				
Perustienpidon hankkeet (suojatut tiekilometrit)	2	2	1	5
Tieverkon kehittämisen hankkeet (suojatut tiekilometrit)	10	5	3	3

### 3.1. Tiestön päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen

Sujuva ja turvallinen liikkuminen kaikkina vuorokauden aikoina tiestöllä varmistetaan hoidon toimenpiteiden avulla. Tien hoidon taso määräytyy tien luokan mukaan. Valtakunnallisten laatutavoitteiden mukaan samanluokkaiset tiet hoidetaan yhdenmukaisesti. Hoidon toimenpiteillä vaikutetaan myös tien tekniseen kuntoon, talvihoidon kustannuksiin sekä tienvarsiasukkaiden viihtyvyyteen. Liikennemuodosta riippumatta tienkäyttäjät arvostavat entistä enemmän väyläarkkitehtuurin kehittämistä, tiehen kuuluvien laitteiden ylläpitoa sekä tieympäristön hoitotoimenpiteitä.

*Hoidon tasoa on pidetty liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden vaatimalla tasolla suuntaamalla hoitotoimenpiteitä tieverkon vilkkaimmille osille. Päätieverkon osalta ei sallita laatutavoitteen alituksia. Liikennöitävyyden huonontuminen aiheuttaa kuitenkin tiestön käyttäjissä tyytymättömyyttä haja-asutusalueilla.*



## Talvihoito

Talvihoidon tasolla on merkittävä vaikutus sujuvuuden lisäksi liikenneturvallisuuteen ja elinkeinoelämän kuljetuksien toimintavarmuuteen. Tärkeimpiä toimenpiteitä ovat lumen ja sohjon poistaminen, liukkauden torjunta ja lumipolanteen tasaus. Tiesääjärjestelmällä on oleellinen merkitys talvihoidon ohjauksessa.

*Talvihoidon taso määräytyy tien hallinnollisen luokan ja liikennemäärän perusteella. Talvihoitoluokkaa nostetaan tarvittaessa standardin edellyttämää tasoa seuraavalle ylemmälle tasolle, jos tiellä on työmatkaliikennettä. Näin kyseiselle tielle saadaan talvihoitotoimenpiteet normaalia ripeämmin. Turvatakseen paremmin tiestön päivittäisen liikennöitävyyden, tiepiiri on kiristänyt yleistä 2 tunnin toimenpideaikaa 1 tuntiin turvattomiksi todetuilla teillä, kuten Vt 1 Lohjanharjulta Turun suuntaan, Vt 7 Porvoosta Kotkan suuntaan ja Kt 51 Espoon lahdelta Karjaalle. Tunnin toimenpideaikaa laajennetaan Vt 2 ja Vt 6 teille.*

*Talvihoidon ympäristöhaittojen vähentämiseksi tärkeiden pohjavesialueiden kohdalla jatketaan ja laajennetaan kokeilua jonka tavoitteena on vähentää teiden suolausta. Vt 25 Hanko–Hyvinkää välin kokeilutiellä onnettomuudet eivät lisääntyneet kokeilun aikana.*

## Laajennus- ja uusinvestoinnit

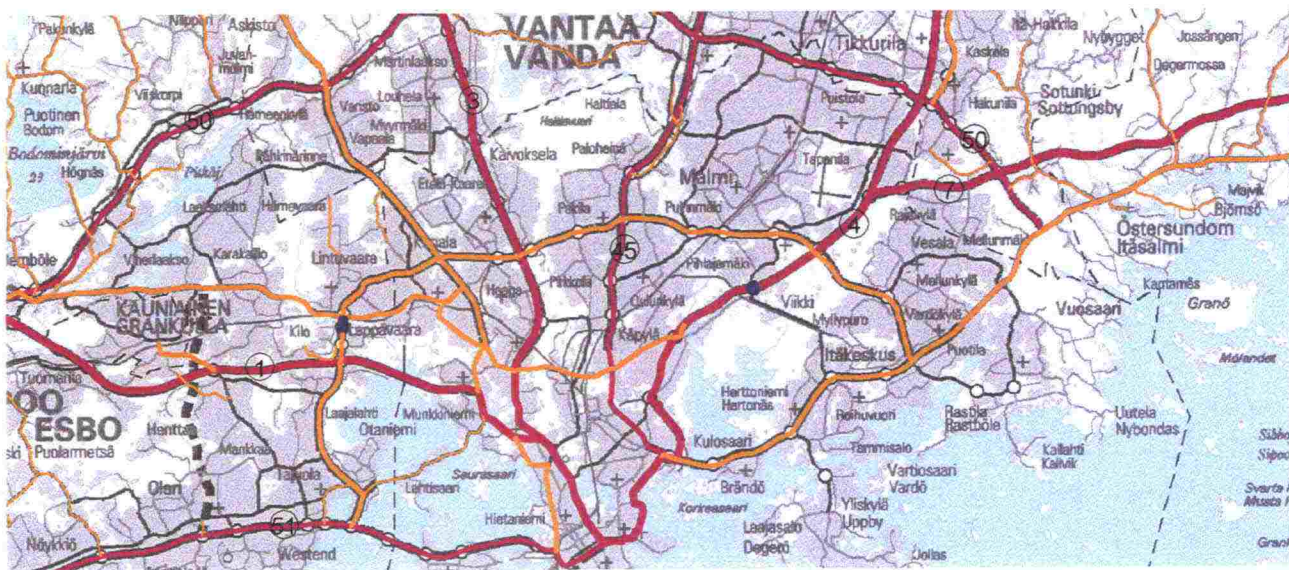
Tiestön päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen on päivittäisen hoidon lisäksi sujuvuuden varmistamista. Liikenteen kasvaneeseen kysyntään nähden tiestön palvelutaso pyritään pitämään ennallaan laajennusinvestoinneilla. Laajennusinvestoinneilla nostetaan näin heikentynyttä liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta sekä pidennetään tien taloudellista käyttöikää. Uusinvestoinneilla tähdätään sujuvuuden parantumiseen ja liikenteen sekä elinkeinoelämän kustannussäästöihin. Uusinvestoinnilla saattaa olla myös negatiivisia ympäristövaikutuksia.

*Panostukset laajennusinvestointeihin eivät tällä hetkellä ole riittäviä, jotta tiepiiri pystyisi vastaamaan hyvin yhteiskunnan tarpeisiin ja asetettuihin tavoitteisiin. Ympäristö- ja sujuvuustavoitteista joudutaan tinkimään. Pääkaupunkiseudulla suurien uus- ja laajennusinvestointien määrä on rajallinen, joten suunnittelun ja investointien painopistettä siirretään pienempien toimenpiteiden suuntaan. Pienten, kustannustehokkaiden toimien avulla poistetaan akuutteja ongelmia tieverkolla.*

*Moniongelmaisia tiejaksoja parannetaan suunnitelmakaudella kahdessa eri kohteessa: Vt 25 Hanko–Tammisaari, Vt 6 Koskenkylä–Kouvola. Näillä teillä liikenne ruuhkautuu tien huonon laadun takia jo pienillä liikennemäärillä. Myös teiden geometria on huono ja liikenneturvallisuus heikko, eikä tien palvelutaso tyydytä tienkäyttäjiä. Moniongelmaisilla teillä tierakenteiden tekninen mitoitusikä on jo saavutettu ja peruskorjaustarve on ajankohtainen lähitulevaisuudessa. Tiepiirin alueen laajennus- ja uusinvestoinneista ja niiden vaikutuksista on tarkemmin liitteessä.*



## PÄÄKAUPUNKISEUDUN JOUKKOLIIKENTEEEN PYSÄKKIJÄRJESTELYT



Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyjen kehittämishanke koostuu kahdesta osahankkeesta, jotka parantavat pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien ja kehäsuuntaisen joukkoliikenteen palvelutasoa. Kyseiset kohteet ovat olennaisia joukkoliikenteen ja myös muun liikenteen solmukohtia ja palvelevat mm. Bussi-Jokerin kehittämistä. Kohteissa täydennetään ja parannetaan joukkoliikenteen vaihtomahdollisuuksia.

**Kehä I, Leppävaaran vaihtopysäkit (70 Mmk)** on osa Mt 101 (Kehä I) Vt 1- Vallikallio –hanketta. Rantaradan lisäraiteiden valmistumisen (kesällä 2001) vuoksi hanke on muuta hanketta kiireellisempi. Terminaalialueen kohdalle, Kehän läpimenevien kaistojen (2+2) molemmiin puolin rakennetaan uudet sillat ja niille kokoojarammit sekä joukkoliikenteen vaihtopysäkit odotustiloihin. Hanke käsittää myös hissi- ja porrasyhteyksien, muiden kevyen liikenteen yhteyksien ja melusuojausten rakentamisen. Yleissuunnitelma Kehä I:lle Espoon alueella valmistui kesällä 1999 ja terminaalialueen tiesuunnitelma lokakuussa 1999. Kustannusjakoneuvotteluissa on Espoon kaupungin osuudeksi sovittu 17 Mmk. Hyväksy-

mispäätös saataneen kesällä 2000. Hankkeen rakennussuunnittelu aloitetaan kesällä 2000 ja valmistuu keväällä 2001. Mikäli rakentaminen aloitetaan keväällä 2001, hanke valmistuu syksyllä 2003.

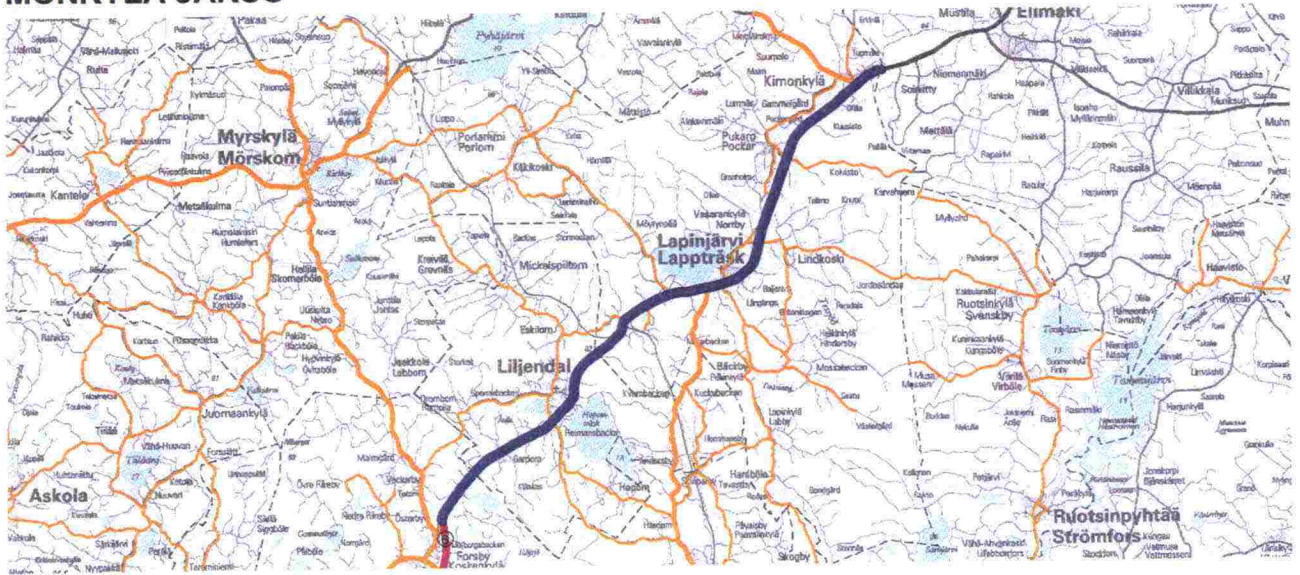
**Vt 4 Lahdenväylä, pysäkkijärjestelyt Viikin kohdalla (25 Mmk)** käsittää valtatie 4 leventämisen 4 + 4 –kaistaiseksi välillä Pihlajamäen eritasoliittymä – Kehä I, linja-autoramppien rakentamisen Pihlajamäen eritasoliittymään sekä kaupungin rakentaman melusuojauksen valtatie 4 varteen sekä näihin liittyviä katujärjestelyjä. Hankkeen tiesuunnitelma on valmis ja rakennussuunnittelu on parhaillaan käynnissä. Kustannusjaossa on sovittu Helsingin kaupungin osuudeksi 13,2 Mmk. Rakentaminen on mahdollista aloittaa vuonna 2000, jolloin hanke valmistuisi 2002.

#### Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat yhteensä 95 Mmk.



## VT6:n KEHITTÄMINEN VÄLILLÄ KOSKENKYLÄ – KOUVOLA; KOSKENKYLÄ – KIMONKYLÄ JAKSO



### Nykyiset olosuhteet

Valtatie 6 on päätieyhteys Helsingistä Joensuun kautta Kajaaniin. Nykyisellään tie ei Uudenmaan tiepiirin alueella täytä valtateille asetettuja vaatimuksia.

Tarkastellulla alueella valtatie liikenne on nykyisin noin 6000 autoa vuorokaudessa. Tie on suurimmalta osaltaan liian kapea, sekä mutkaisuuden, mäkisyyden ja suuren liittymätiheyden vuoksi moniongelmainen. Tiejaksolla on erittäin vähän kohtia, jossa ohittaminen on turvallista.

Tien nykyisestä liikenteestä vajaan 10 % on ruuhkautunutta. Vuoteen 2010 mennessä ruuhkautuvan liikenteen osuus on kasvanut jo yli 20 %:in ja vuoteen 2020 mennessä noin kolmasosaan.

Tutkitulla 33 kilometrin osuudella on vuosina 1992-96 tapahtunut yhteensä 39 poliisin raportointia henkilövahinko-onnettomuutta. Valtatiellä 6 on sattunut onnettomuuksia enemmän verrattuna Suomen vastaavien teiden keskiarvoon.

### Suunnitelma

Kehittämissuunnitelmassa tutkittiin erilaisia poikileikkaus- ja linjausvaihtoehtoja. Tutkitulla jaksolla on ennustettu olevan vuonna 2020 liikennettä 7000 - 8000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tästä lähtökohdasta on päädytty suunnittelemaan moottoriväylän sijaan leveäkaistatietä, jonka kokonaisleveys on 13.5 m.

Kehittämisselvityksen jatkoksi on käynnistetty yleissuunnitelman laatiminen välillä Koskenkylä - Rutumi ja tiesuunnitelman laatiminen välillä Ru-

tumi - Kimonkylä. Yleissuunnitelmassa on päädytty linjausvaihtoehtoon (A2), joka erkanee vanhasta 6-tiestä Orimattilantien 167 liittymän kohdalla itäpuolelle ja liittyy nykyiselle 6-tielle juuri ennen Liljendalin pohjoista liittymää. Yleissuunnitelmassa on esitetty eritasoliittymä ainoastaan Liljendalin pohjoiseen liittymään. Liljendal-Rutumi osuudella tie parannetaan lähes nykyiselle paikalleen. Tiesuunnitelmassa tie on esitetty parannettavaksi nykyiselle paikalle ja Lapinjärven taa-jaman kohdalle on esitetty yksi eritasoliittymä. Tavoitteena on tien rakentaminen saman tyyppin mukaiseksi koko yhteysväliä Koskenkylästä Kouvolaan.

### Vaikutukset

Parannetun tien liikenneturvallisuuden on arvioitu olevan parempi kuin normaalilla sekaliikennetiellä, mutta hiukan heikompi kuin moottoriliikennetiellä keskimäärin. Parantamalla valtatie esitettyyn standardiin, voidaan liikenteelle taata vähintään tyydyttävä liikennöitävyys suunnittelualueella vielä vuoden 2020 ennustetilanteessa.

### Talous

Suunniteltavien toimenpiteiden kokonaiskustannustavoitteeksi on asetettu Uudenmaan tiepiirin osalta 190 Mmk vaihtoehtoista riippuen ja koko Koskenkylä – Kouvola välillä 290 Mmk.

### Suunnittelutilanne

Yleis- ja tiesuunnitelma valmistuvat kesällä 2000. Yleissuunnitelma osuudella suunnittelua jatketaan tiesuunnitelmalla, jonka on arvioitu valmistuvan vuonna 2001.

### 3.5. Liikenneturvallisuuden parantaminen

Liikenneturvallisuuden merkitys kasvaa jatkuvasti. Tielaitoksen tienpidon tavoitteet perustuvat liikenneministeriön koko liikennejärjestelmää koskeviin yleistavoitteisiin. Liikenneturvallisuuden osalta valtakunnallinen tavoite on vähentää tieliikenteessä kuolleiden määrä alle 250:een vuoteen 2005 mennessä. Tämän jälkeenkin kuolleiden määrän tulee jatkuvasti vähetä. Tielaitos etsii aktiivisesti uusia ratkaisuja parantaa liikenneturvallisuutta.

*Tiepiiri on määritellyt oman liikenneturvallisuusstrategian ja sitä toteuttavan toimenpideohjelman "Uudenmaan tiepiirin liikenneturvallisuusohjelma 2005". Liikenneturvallisnäkökohdat ovat tärkeä osa kunnossapidon ja tieinvestointien suunnittelua. Kunnossapidossa talvihoitoa tehostetaan entisestään. Erillisten kevyen liikenteen väylien ja alikulkujen rakentamista jatketaan. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta parannetaan panostamalla myös kaatumis- ja liukastumisonnettomuuksien vähenemiseen. Investoinnit suunnataan kustannustehokkuuden vuoksi pääteille ja taajamiin. Pieniä tehokkaita liikenneturvallisuustoimia toteutetaan vuosittain koko tieverkolla.*

*Tienpidon toimin valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen on vuosi vuodelta vaikeampaa. Halvimmat ratkaisut onnettomuuksien vähentämiseksi on käytetty, jolloin toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi ovat entistä kalliimpia. Haluttujen vaikutusten saavuttaminen on usein myös pitkä prosessi hallintomenettelyjen ja suunnitelmien kehittämisen ottaessa oman aikansa.*

*Tärkeä osa liikenneturvallisuustyötä ovat asenteisiin vaikuttaminen ja nopeusrajoitukset. Tarvitaankin yhteiskunnallista keskustelua ja vastuukysymysten ratkaisemista myös näistä liikenneturvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. Mikä on esimerkiksi nopeusrajoitusten rooli liikenneturvallisuuden parantamisessa, jos tienpitoon suunnatut varat vähenevät edelleen?*



#### **4 LIITTEET**

1. Uudenmaan tiepiirin tulostavoitteet 2000 ja investointihankkeet 2000
2. Tieverkon kehittäminen. Keskeneneräiset ja 2001–2003 alkavat
3. Tieverkon kehittäminen. Hankekori. (2004 tai sen jälkeen alkavat)
4. Tieverkon kehittäminen. Hankekoriin ehdolla olevat.
5. Perustienpidon rahoitus ilman investointihankkeita 2001–2004
6. Perustienpito. Keskeneneräiset ja vuosina 2001–2003 alkavat investointi hankkeet.
7. Perustienpito. Hankekori. (2004 tai sen jälkeen alkavat)
8. Perustienpito. Hankekoriin ehdolla olevat hankkeet.
9. Tieverkon kehittämishankkeiden hankekuvaukset
10. Uudenmaan liiton lausunto
11. Itä-Uudenmaan liiton lausunto
12. YTV:n lausunto
13. Uudenmaan ympäristökeskuksen lausunto
14. Tienpidon tuoteryhmät
15. Hankekartta



**Uudenmaan tiepiirin tulostavoitteet 2000.**

**LIITE 1**

<b>VAIKUTTAVUUSTAVOITTEET , paino 70 %</b>		
<b>Tavoite</b>	<b>Kolmen pisteen arvoinen suoritus</b>	<b>Paino-%</b>
<b>Liikenneturvallisuus</b>		<b>20</b>
Tiepiiri ottaa huomioon laitoksen liik. turvallisuusohjelman ja taajamien nopeussäätelyn periaatteet	Tiepiirin liik. turvallisuusohjelma 2005 konkretisoidaan. Nopeussäätelyn periaatteet tarkistetaan.	
Henkilövahinkojen vähentäminen	Heva-vähennmä > 5,7	(20)
<b>Liikenteen toimivuus</b>		<b>10</b>
Tiepiiri parantaa kevyen liikenteen olosuhteita. Erityistä huomiota kouluraittien turvall. ja esteettömyyteen	Raitteja 23 km. Tasoselvitys joukkol. pysäkkien ja väylien talvihoidosta. Joukkol. tarveselvitys. Tyytyväisyys liikenteen toimivuuteen	
<b>Tieverkon kunto</b>		<b>15</b>
Tiepiirin huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä	Määrä enintään 450 km. Raportoidaan (ei tavoite)	
Tiepiiri korjaa sorateiltä inventoituja runkokelirikkokohteita 20%.	Haittaindexi (22130) on pienentynyt vuosien 1996-1998 tasosta 4430 pistettä.	(5)
Tiepiirin siltojen vauriot vähenevät. Tarkastustoimintaa tehostetaan	Tarkastukset ja rekisterit ovat luotettavia. Vauriopistesumma on vähentynyt 3 %.	(10)
<b>Ympäristö, toimenpiteet</b>		<b>10</b>
Meluntorjunta ja pohjavesien suojaus	3000 asukasta ja 5,0 km	(5)
Taajamahanke ja turvallisuushanke, luonto- tai maisemenhoitoprojekti	Tiepiiri toteuttaa kolmen vuoden suunnittelukaudessa yhden hankkeen vuotta kohden	
Tiepiiri vähentää suolan käyttöä	Suolan käyttömäärä on vähentynyt 5 % vuosien 95 – 99 keskiarvosta	(5)
<b>Tienpidon avaaminen kilpailulle</b>		<b>5</b>
Tiepiiri kilpailuttaa tienpitoa sovitun ohjelman mukaisesti	Sovittujen kohteiden kilpailuttaminen Alueurakoiden hankintaohjelma 2001-04 Teettämistoiminnan auditointi	
<b>Tiehallinnon toimintamenot</b>		<b>10</b>
Tiepiirin oman toiminnan menot vähenevät edellisestä vuodesta	Menot ovat 1,5 Mmk vähemmän kuin vuonna 1999 ja ovat enintään 53,5 Mmk.	
<b>TUKITAVOITTEET, paino 30 %</b>		
<b>Asiakastyytyväisyys</b>		<b>10</b>
Tyytyväisyys säilyy. Laaditaan palvelusitoumus.	Asiakastyytyväisyystutkimus. As. palutteen keruun ja vastausten annon tehost. Palvelusitoumuksen laatiminen	
<b>Tiepiirin itsearviointi</b>		<b>10</b>
Itsearviointi laatupalkintokriteerein	Itsearviointi on tehty ja kehittämis-kohteet on tunnistettu	
<b>Osaamisen kehittäminen</b>		<b>10</b>
Luodun kehittämisstrategian pohjalta osaamista edelleen kehitetään	Kehittämisohjelmat on hyväksytty, toteutuksesta on päätetty ja päätetyt toimet on käynnistetty	

## Perustienpidon investointihankkeet vuonna 2000

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Mom.	Yht.	Käyt.	2000	Jää
-----	-----	------	-------	------	------	-------	------	-----

### Korvausinvestoinnit

6101		Pienet korvausinvestoinnit 2000		PTP	1,5		1,5	
6200		Siltojen muut korvausinvestoinnit v. 2000	Tiepiiri	PTP	2,0		2,0	
1084	10	Mt 101 Kivikon risteysilta G U-1074	Helsinki	PTP	0,5		0,5	
6064	1015	Mt 1015 Pinjainen - Linhamari rakent.parantaminen	Karjaa	PTP	1,1		0,2	0,9
			Pohja					
6000	104	Mt 104 Pohja-Sammatti rak parantaminen	Pohja	PTP	2,1		2,1	
			Sammatti					
6052	1070	Mt 1070 Lohja- Sammatti rakent.parantaminen	Lohja	PTP	6,7		4,8	2,0
6055	1090	Mt 1090 Saukkola - Vasarla rakent.parantaminen	Lohja	PTP	7,0		3,1	3,9
6071	11085	Pt 11085 Nummijärvi - Arpalahti rakent.parantaminen	Karjalohja	PTP	1,8		0,6	1,2
6059	11146	Pt 11146 Degerby - Tyräs rakenteen parantaminen	Inkoo	PTP	3,0		3,0	
6056	11303	Pt 11303 Siikajärven pt rakent.parantaminen	Espoo	PTP	1,9		0,4	1,5
6060	11304	Pt 11304 Naruportin pt rakent.parantaminen	Espoo	PTP	1,9		0,7	1,2
			Kirkkonummi					
6067	1131	Mt 1131 Veikkola - Lapinkylä rakent.parantaminen	Kirkkonummi	PTP	3,9		1,2	2,6
6066	11568	Pt 11568 Ohratie pt rakent.parantaminen	Vantaa	PTP	1,1		1,1	
6053	11635	Pt 11635 Karhusaaren pt rakent.parantaminen	Sipoo	PTP	2,2		2,2	
6063	11709	Pt 11709 Alhonkulman pt rakent.parantaminen	Mäntsälä	PTP	1,8		0,0	1,8
6054	11927	Pt 11927 Söderbyn pt rakent.parantaminen	Ruotsinpyhtää	PTP	3,2		3,2	
6072	126	Mt 126 Karkkila - Ikkala rakent.parantaminen	Karkkila	PTP	2,2		0,9	1,3
6068	1403	Mt 1403 Nukari - Ridasjärvi rakent.parantaminen	Hyvinkää	PTP	1,1		0,5	0,7
			Tuusula					
6061	1421	Mt 1421 Järvenpää - Jokela rakent.parantaminen	Järvenpää	PTP	1,2		0,2	1,0
6069	1633	Mt 1633 Kaukalampi - Savijoki rakent.parantaminen	Mäntsälä	PTP	0,2		0,0	0,2
6062	1635	Mt 1635 Monninkylä - Tönnö rakent.parantaminen	Askola	PTP	4,8		1,7	3,1
6058	1792	Mt 1792 Ahvenkoski -Mäkelä rakenteen parantaminen	Ruotsinpyhtää	PTP	3,7		0,1	3,5
1085	21402	Vt 4 /kehä I ramppi Kivikon rist silta F U-1073	Helsinki	PTP	1,0		1,0	
1087	21402	Vt 4 /kehä I ramppi Kivikon rist silta A U-1088	Helsinki	PTP	3,2		3,2	
1086	21402	Vt 4 /kehä I ramppi Kivikon akk K U-1069	Helsinki	PTP	0,5		0,5	
1100	25	Vt 25 Pohjanlahden länt salmen silta U-1151	Tammisaari	PTP	2,0		2,0	
1081		Kt 51 Hanasalmen silta U-1054	Espoo	PTP	2,3		0,4	1,9
1082		Kt 51 Hanasalmen jkp - silta U-878	Espoo	PTP	0,7		0,2	0,5
1083		Kt 51 Otsolahden silta U-117	Espoo	PTP	1,6		0,2	1,4
Korvausinvestoinnit yhteensä:					66,2		37,4	28,8
Perustienpito yhteensä:					66,2		37,4	28,8
Kehittäminen yhteensä:								
Työllisyys yhteensä:								
Ulkopuolinen yhteensä:								
EU -rahoitus yhteensä:								

### Laajennusinvestoinnit

3332		Hindersbyn yt muuttaminen paikallistieksi	Lapinjärvi	PTP	3,9		0,3	3,6
1101		Mt 101 Kehä I Vihdintie - Kantelettarentie	Helsinki	PTP	19,8	0,9	4,8	14,1
1107		Mt 101 Kehä I Kontula-Myllypuro	Helsinki	PTP	3,3	3,1	0,2	
1043		Muut pienet hankkeet/takuu ja korjaustyöt	Tiepiiri	PTP	0,5		0,5	
1126		Kustannustietojen tuottaminen (MVR) Rapal	Tiepiiri	PTP	0,6	0,3	0,4	
1061	1	Vt 1 Helsinki 2000 hankkeet	Helsinki	PTP	1,9	1,0	0,4	0,5
1054	1	Vt 1 / Mt 101, Kehä I, Leppäsolmun lisäramppi	Espoo	PTP	10,4	1,0	9,4	
1000	1	Vt 1 Veikkolan taajaman meluntorjunta 1-vaihe	Kirkkonummi	PTP	0,8		0,5	0,3
1074	101	Mt 101 Leppävaaran terminaalien valmistelutyöt	Espoo	PTP	0,7		0,7	
3136	110	Mt 110 Veikkolan taajamatiet	Kirkkonummi	PTP	18,3	7,6	10,4	0,3
				ULKO	0,3	0,3		
6096	11323	Pt 11323 Suopellon pt rakent.parantaminen	Hyvinkää	PTP	2,4		2,4	



## Perustienpidon investointihankkeet vuonna 2000

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Mom.	Yht.	Käyt.	2000	Jää
1058	114	Mt 114 Kauniaisten risteysilta (Nihtisilta)	Espoo	PTP	14,5	3,3	11,2	
				ULKO	2,2	2,2		
				ULKO	5,5	5,5		
1075	11453	Pt 11453 Ylästön tien parantaminen	Vantaa	PTP	0,7		0,7	
				ULKO	0,6		0,6	
3157	11443	Pt 11443 Viertolan jkp	Hyvinkää	PTP	4,5	0,1	4,4	
				ULKO	0,9	0,9		
1076	11459	Pt 11459 Katriinantien jkp	Vantaa	PTP	4,2		1,0	3,2
3164	1321	Mt 1321 Karhunkorven koulu - Otsotie jkp-tie	Nurmijärvi	PTP	1,2		1,2	
3114	1324	Mt 1324 Lahnus - Klaukkala jkp-tie	Nurmijärvi	PTP	2,8		0,3	2,5
3043	140	Mt 140 Vantaan raja - Kerava jkp (Mt 148)	Kerava	PTP	1,7		1,7	
3167	1494	Mt 1494 Nikkilä-Pornainen Jokimäen kohta	Pornainen	PTP	4,5		4,5	
1004	1494	Mt 1494 Pornaisten taajaman liikenneturv.parantaminen	Pornainen	PTP	2,0		2,0	
3261	1635	Mt 1635 Monninkylä-Vakkola tievalaistus	Askola	PTP	0,4		0,4	
3064	11891	Mt 1671, Pt 11891 Liljendalin jkp	Liljendal	PTP	4,9	0,5	4,4	
				ULKO	0,2		0,2	
3420	170	Mt 170 Östersundomin kohdan jkp-tie	Sipoo	PTP	1,7		0,6	1,1
3372	11238	Pt 11238 Meritien parantaminen. Nummela	Vihti	PTP	4,0		1,2	2,8
				ULKO	1,5		1,5	
1009		Pienet liikenneturvallisuukskohteet 2000	Tiepiiri	PTP	1,0		1,0	
1055	45	Kt 45 Koskenmäentie - Nummenväylä parantaminen	Tuusula	PTP	4,8	2,0	2,8	
				ULKO	1,6		1,6	
1073	45	Kt 45 Teilinnummen pohjaveden suojaustoimenpiteet	Nurmijärvi	PTP	1,5		1,5	
Laajennusinvestoinnit yhteensä:					129,8	28,7	72,7	28,4
Perustienpito yhteensä:					117,0	19,7	68,9	28,4
Kehittäminen yhteensä:								
Työllisyys yhteensä:								
Ulkopuolinen yhteensä:					12,8	9,0	3,8	
EU -rahoitus yhteensä:								

## Uusinvestoinnit

1010	55	Pt 11822 Saksalan pt välillä Kt 55-Vt 7	Porvoo	PTP	6,3		3,2	3,1
				ULKO	2,7		1,2	1,5
Uusinvestoinnit yhteensä:					9,0		4,4	4,6
Perustienpito yhteensä:					6,3		3,2	3,1
Kehittäminen yhteensä:								
Työllisyys yhteensä:								
Ulkopuolinen yhteensä:					2,7		1,2	1,5
EU -rahoitus yhteensä:								

## Liikenteen hallinta

8000		Liikenteen hallinta 2000	Tiepiiri	PTP	7,0		7,0	
Liikenteen hallinta yhteensä:					7,0		7,0	
Perustienpito yhteensä:					7,0		7,0	
Kehittäminen yhteensä:								
Työllisyys yhteensä:								
Ulkopuolinen yhteensä:								
EU -rahoitus yhteensä:								

## Tieverkon kehittäminen. Keskeneräiset ja 2001 - 2003 alkavat

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	Jää
-----	-----	------	-------	----------	-------	------	------	------	-----

## Laajennusinvestoinnit

19	50	Kt 50 Kehä III Muurala-Vanhakartano (E 18)	Espoo	293,8	<u>285,8</u>	8,0			
82	50	Kt 50 Hki-Vantaan Lentoaseman tiejärjestelyt	Vantaa	151,7	<u>135,2</u>	15,0		1,5	
36	25	Vt 25 Hanko-Tammisaari (Skogby)	Hanko	102,2	<u>63,9</u>	35,3	3,0		
1044		Mt 101/Vt4 Pääkaupunkiseud. joukkoliikentee	Helsinki	95,0	<u>2,0</u>	50,0	43,0		
30	6	Vt 6 Koskenkylä-Kouvola, U-piirin osuus	Lapinjärvi	290,0		15,0	80,0	150,0	45,0
			Liljendal						
			Pernaja						
1038	50	Kt 50 Kehä III Lentoasemantie -Tikkurila	Vantaa	360,0			45,0	100,0	215,0
1005	101	Mt 101, Kehä I, Vt 1 Turunväylä-Leppävaara I-	Espoo	285,0				10,0	275,0
Laajennusinvestoinnit yhteensä:				<u>1 577,7</u>	<u>486,9</u>	<u>123,3</u>	<u>171,0</u>	<u>261,5</u>	<u>535,0</u>

## Uusinvestoinnit

113		Vt 7 Koskenkylä-Loviisa (E 18)	Loviisa	125,6	<u>118,1</u>		7,5		
70	102	Mt 102 Kehä II Länsiväylä - Turuntie	Espoo	310,0	<u>302,3</u>	7,7			
134	7	Vt 7 / E18 Porvoo-Koskenkylä	Pernaja	235,0	<u>153,6</u>	68,0	13,4		
Uusinvestoinnit yhteensä:				<u>670,6</u>	<u>574,0</u>	<u>75,7</u>	<u>20,9</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>

Tulotuksessa käytetty ehdo: kehittäminen, keskener. ja 2001-2003 alk



**Tieverkon kehittäminen. Hankekor. ( 2004 tai sen jälkeen alkavat)**

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	2004	2005	Jää
-----	-----	------	-------	----------	-------	------	------	------	------	------	-----

**Laajennusinvestoinnit**

1042	50	Kt 50 Kehä III Vantaankoski - Lentoasemantie	Vantaa	400,0					400,0		
1062	101	Mt 101 Kehä I,Tapiola-Turunväylä , II-vaihe	Espoo	150,0					150,0		
<b>Laajennusinvestoinnit yhteensä:</b>				<b>550,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>550,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

**Uusinvestoinnit**

25		Mt 100 Vt 1 - Vt4 Hakamäentie	Helsinki	400,0					400,0		
1040		Kt 50 Vuosaaren satamatie	Helsinki	290,0					290,0		
1056	51	Kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti	Kirkkonummi	160,0					160,0		
<b>Uusinvestoinnit yhteensä:</b>				<b>850,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>850,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Tulostuksessa käytetty ehto: kehittäminen, Hankekor. (2004 ja jälk alkavat)

# Tieverkon kehittäminen. Hankekoriin ehdolla olevat.

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	2004	2005	Jää
-----	-----	------	-------	----------	-------	------	------	------	------	------	-----

## Laajennusinvestoinnit

1125	101	Mt 101 Kehä I Keilaniemi, Turunväylä; Leppä	Espoo	250,0							250,0
1064		Vt 3 välillä Haaga-Kehä III	Helsinki	140,0							140,0
1116	3	Pääkaupunkiseudun meluntorjuntahankkeet	Helsinki	60,0							60,0
Laajennusinvestoinnit yhteensä:				450,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	450,0

## Uusininvestoinnit

44	1	Vt 1 / E18 Lohja-Lohjanharju (Lieviö)	Lohja	365,0							365,0
1045		Vt 1 / E18 Muurla - Lohja, U-piirin osuus	Lohja	950,0							950,0
1053	4	Vt 25 Päätieverkon eritasoliittymät	Tammisaari	100,0							100,0
Uusininvestoinnit yhteensä:				1 415,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 415,0

Tulostuksessa käytetty ehto: kehittäminen,Hankekoriin ehdolla



# Perustienpidon rahoitus ilman investointihankkeita 2001 - 2004

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	2004	2005	Jää
-----	-----	------	-------	----------	-------	------	------	------	------	------	-----

## Tiehallinnon oma toiminta

11101		Tiehallinnon menot 2001	Tiepiiri	52,5		52,5					
11102		Tiehallinnon menot 2002	Tiepiiri	51,5			51,5				
11103		Tiehallinnon menot 2003	Tiepiiri	51,5				51,5			
11104		Tiehallinnon menot 2004	Tiepiiri	51,5					51,5		
Tiehallinnon oma toiminta yhteensä:				207,0	0,0	52,5	51,5	51,5	51,5	0,0	0,0

## Talvihoito

10001		Talvihoito 2001	Tiepiiri	53,0		53,0					
10002		Talvihoito 2002	Tiepiiri	52,0			52,0				
10003		Talvihoito 2003	Tiepiiri	50,0				50,0			
10004		Talvihoito 2004	Tiepiiri	50,0					50,0		
Talvihoito yhteensä:				205,0	0,0	53,0	52,0	50,0	50,0	0,0	0,0

## Liikenneympäristön hoito

10011		Liikenneympäristön hoito 2001	Tiepiiri	12,0		12,0					
10012		Liikenneympäristön hoito 2002	Tiepiiri	11,0			11,0				
10013		Liikenneympäristön hoito 2003	Tiepiiri	11,0				11,0			
10014		Liikenneympäristön hoito 2004	Tiepiiri	10,0					10,0		
Liikenneympäristön hoito yhteensä:				44,0	0,0	12,0	11,0	11,0	10,0	0,0	0,0

## Rakenteiden ja laitt. hoito

10021		Rakenteiden ja laitteiden hoito 2001	Tiepiiri	10,0		10,0					
10022		Rakenteiden ja laitteiden hoito 2002	Tiepiiri	10,0			10,0				
10023		Rakenteiden ja laitteiden hoito 2003	Tiepiiri	10,0				10,0			
10024		Rakenteiden ja laitteiden hoito 2004	Tiepiiri	10,0					10,0		
Rakenteiden ja laitt. hoito yhteensä:				40,0	0,0	10,0	10,0	10,0	10,0	0,0	0,0

## Sorateiden hoito

10031		Sorateiden hoito 2001	Tiepiiri	7,5		7,5					
10032		Sorateiden hoito 2002	Tiepiiri	7,5			7,5				
10033		Sorateiden hoito 2003	Tiepiiri	7,5				7,5			
10034		Sorateiden hoito 2004	Tiepiiri	7,5					7,5		
Sorateiden hoito yhteensä:				30,0	0,0	7,5	7,5	7,5	7,5	0,0	0,0

## Päällysteiden ylläpito

7200		Muut päällystyskohteet 2001	Tiepiiri	30,0		30,0					
7201		Muut päällystyskohteet 2002	Tiepiiri	31,0			31,0				
7202		Muut päällystyskohteet 2003	Tiepiiri	32,0				32,0			
7203		Muut päällystyskohteet 2004	Tiepiiri	32,0					32,0		
Päällysteiden ylläpito yhteensä:				125,0	0,0	30,0	31,0	32,0	32,0	0,0	0,0

## Rakenteiden ja laitteiden ylläpito

6301		Rakenteiden- ja laitteiden ylläpito 2001	Tiepiiri	4,0		4,0					
6302		Rakenteiden- ja laitteiden ylläpito 2002	Tiepiiri	5,0			5,0				
6303		Rakenteiden- ja laitteiden ylläpito 2003	Tiepiiri	6,0				6,0			

## Perustienpidon rahoitus ilman investointihankkeita 2001 - 2004

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	2004	2005	Jää
6304		Rakenteiden- ja laitteiden ylläpito 2004	Tiepiiri	6,0					6,0		
Rakenteiden ja laitteiden ylläpito yhteensä:				21,0	0,0	4,0	5,0	6,0	6,0	0,0	0,0

### Esi- ja yleissuunnittelu

10101		Perustienpidon esi- ja yleissuunnittelu 2001	Tiepiiri	5,0		5,0					
10102		Perustienpidon esi- ja yleissuunnittelu 2002	Tiepiiri	5,0			5,0				
10103		Perustienpidon esi- ja yleissuunnittelu 2003	Tiepiiri	5,0				5,0			
10104		Perustienpidon esi- ja yleissuunnittelu 2004	Tiepiiri	5,0					5,0		
Esi- ja yleissuunnittelu yhteensä:				20,0	0,0	5,0	5,0	5,0	5,0	0,0	0,0

### Tie- ja rakennussuunnittelu

11001		Perustienpidon tie- ja rakennussuunnittelu 2001	Tiepiiri	13,5		13,5					
11002		Perustienpidon tie- ja rakennussuunnittelu 2002	Tiepiiri	13,5			13,5				
11003		Perustienpidon tie- ja rakennussuunnittelu 2003	Tiepiiri	13,5				13,5			
11004		Perustienpidon tie- ja rakennussuunnittelu 2004	Tiepiiri	13,5					13,5		
Tie- ja rakennussuunnittelu yhteensä:				54,0	0,0	13,5	13,5	13,5	13,5	0,0	0,0

Tulostuksessa käytetty ehto: Ptp rahoitus ilman investointeja 2001-2004 alk



# Perustienpito. Keskeneräiset ja vuosina 2001 - 2003 alkavat investointihankkeet

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	Jää
<b>Korvausinvestoinnit</b>									
6052	1070	Mt 1070 Lohja- Sammatti rakent.parantaminen	Lohja	6,7	4,8	2,0			
6055	1090	Mt 1090 Saukkola - Vasarla rakent.parantamin	Lohja	7,0	3,1	3,9			
6056	11303	Pt 11303 Siikajärven pt rakent.parantaminen	Espoo	1,9	0,4	1,5			
6058	1792	Mt 1792 Ahvenkoski -Mäkilä rakenteen par	Ruotsinpyhtää	3,7	0,1	3,5			
6060	11304	Pt 11304 Naruportin pt rakent.parantaminen	Espoo	1,9	0,7	1,2			
			Kirkkonummi						
6061	1421	Mt 1421 Järvenpää - Jokela rakent.parantamine	Järvenpää	1,2	0,2	1,0			
6062	1635	Mt 1635 Monninkylä - Tönnö rakent.parantami	Askola	4,8	1,7	3,1			
6063	11709	Pt 11709 Alhokulman pt rakent.parantaminen	Mäntsälä	1,8	0,0	1,8			
6064	1015	Mt 1015 Pinjainen - Linhamari rakent.paranta	Karjaa	1,1	0,2	0,9			
			Pohja						
6067	1131	Mt 1131 Veikkola - Lapinkylä rakent.parantam	Kirkkonummi	3,9	1,2	2,6			
6068	1403	Mt 1403 Nukari - Ridasjärvi rakent.parantamin	Hyvinkää	1,1	0,5	0,7			
			Tuusula						
6069	1633	Mt 1633 Kaukalampi - Savijoki rakent.paranta	Mäntsälä	0,2	0,0	0,2			
6071	11085	Pt 11085 Nummijärvi - Arpalahti rakent.parant	Karjalohja	1,8	0,6	1,2			
6072	126	Mt 126 Karkkila - Ikkala rakent.parantaminen	Karkkila	2,2	0,9	1,3			
1081		Kt 51 Hanasalmen silta U-1054	Espoo	2,3	0,4				1,9
1082		Kt 51 Hanasalmen jkp - silta U-878	Espoo	0,7	0,2				0,5
1083		Kt 51 Otsolahden silta U-117	Espoo	1,6	0,2				1,4
6057	11591	Pt 11591 Pajjala - Järvenpää rakenteen paranta	Järvenpää	2,8		2,8			
6201		Siltojen muut korvausinvestoinnit v. 2001	Tiepiiri	0,3		0,3			
1088	55	Kt 55 Junttilan silta U -1101	Mäntsälä	1,0		1,0			
1089	132	Mt 132 Hautalan silta U-1065	Nurmijärvi	0,3		0,3			
1090	148	Mt 148 Kulloon risteysilta U-1279	Porvoo	1,8		1,8			
1091	152	Mt 152 Jokivarren silta U-1229	Vantaa	3,9		3,9			
1092	11571	Pt 11571 Kosken silta U-1131	Vantaa	0,8		0,8			
1093	51	Kt 51 ramppi Lemissaaren rist silta U-874	Helsinki	1,3		1,3			
1094	3	Vt 3 Martinlaakson risteysilta U-1285	Vantaa	1,6		1,6			
3170	4	Vt 4 Koskelantie-Vaarala valaistus	Helsinki	7,2			7,2		
			Vantaa						
6070	1430	Mt 1430 Hyvinkää - Sälinkää rakent.parantami	Hyvinkää	0,8			0,8		
6074	1494	Mt 1494 Pornainen - Mäntsälä rakent.parantam	Mäntsälä	1,7			1,7		
			Pornainen						
6077	151	Mt 151 Pornainen - Monninkylä rakent.paranta	Askola	3,9			3,9		
			Pornainen						
6079	1223	Mt 1223 Hyrsylä - Jokikunta rakenteen paranta	Nummi-Pusula	3,1			3,1		
			Vihti						
6083	1430	Mt 1430 Hyvinkää - Sälinkää rakenteen paranta	Hyvinkää	0,9			0,9		
6084	11617	Pt 11618 Niittykulman pt rakenteen parantamin	Tuusula	0,1			0,1		
6085	11473	Pt 11473 Kylmäojan pt rakenteen parantaminen	Nurmijärvi	1,2			1,2		
6086	11475	Pt 11475 Hirvihauta - Siippoo rakenteen parant	Nurmijärvi	0,7			0,7		
6087	1541	Mt 1541 Treksilä - Mänsas rakenteen parantam	Porvoo	1,0			1,0		
6088	1130	Mt 1130 Virkkala - Siuntio rakenteen parantam	Lohja	4,3			4,3		
			Siuntio						
6093	11087	Pt 11087 Lohjansaaren pt rakenteen parantamin	Lohja	0,4			0,4		
1067	120	Mt 120 Pitäjämäki-Oikkala viitoituksen uusim	Espoo	1,6			1,6		
			Helsinki						
			Vantaa						
			Vihti						
6202		Siltojen muut korvausinvestoinnit v. 2002	Tiepiiri	5,2			5,2		
1095	101	Mt 101 Kivikon risteysilta B U-1089	Helsinki	2,5			2,5		
1096	170	Mt 170 Gammelbyn silta U-90	Pernaja	0,2			0,2		
1097	1751	Mt 1751 Myrskylänkartanon silta U-462	Myrskylä	0,2			0,2		
1098		Vt 4 /kehä I ramppi Kivikon rist silta C U-1078	Helsinki	1,3			1,3		



# Perustienpito. Keskeneräiset ja vuosina 2001 - 2003 alkavat investointihankkeet

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	Jää
1099	7	Vt 7 Taasianjoen silta U-997	Ruotsinpyhtää	0,6			0,6		
			Tiepiiri						
1059	7	Vt 7 Ahvenkosken liittymävalaist. parant.	Ruotsinpyhtää	0,5				0,5	
5004		Rakenteenparantamishankkeet 2003	Tiepiiri	16,5				16,5	
6078	11339	Pt 11339 Takkula - Lepsämä rakenteen paranta	Nurmijärvi	2,5				2,5	
6092	1430	Mt 1430 Hyvinkää - Sälinkää rakenteen paranta	Hyvinkää	3,0				3,0	
6203		Siltojen muut korvausinvestoinnit v. 2003	Tiepiiri	10,0				10,0	
6065	11097	Pt 11097 Karkalinniemen pt rakent.parantamin	Lohja	1,0				1,0	
6010	11513	Pt 11513 Palopuro-Haapasaari rakent.parantam	Hyvinkää	3,0				3,0	
Korvausinvestoinnit yhteensä:				131,0	15,2	38,8	36,8	36,4	3,8

## Laajennusinvestoinnit

3136	110	Mt 110 Veikkolan taajamatiet	Kirkkonummi	18,6	18,3	0,3			
1061	1	Vt 1 Helsinki 2000 hankkeet	Helsinki	1,9	1,4	0,5			
1101		Mt 101 Kehä I Vihdintie - Kantelettarentie	Helsinki	19,8	5,7	6,9	7,2		
3420	170	Mt 170 Östersundomin kohdan jkp-tie	Sipoo	1,7	0,6	1,1			
3372	11238	Pt 11238 Meritien parantaminen. Nummela	Vihti	5,5	2,7	2,8			
3114	1324	Mt 1324 Lahus - Klaukkala jkp-tie	Nurmijärvi	2,8	0,3	2,5			
3332		Hindersbyn yt muuttaminen paikallistieksi	Lapinjärvi	3,9	0,3	2,2	1,4		
1000	1	Vt 1 Veikkolan taajaman meluntorjunta 1-vaihe	Kirkkonummi	0,8	0,5	0,3			
1076	11459	Pt 11459 Katriinantien jkp	Vantaa	4,2	1,0	3,2			
3024	51	Kt 51 /Mt 186 Inkoon sataman liittymä	Inkoo	1,5		1,5			
3007	1332	Mt 133 Ahmo - Haavisto	Karkkila	9,8		4,9	4,9		
2012	11243	Pt 11243 Katholmin silta U-621	Kirkkonummi	1,1		1,1			
2013	11243	Pt 11243 Kolsarbyn silta U-622	Kirkkonummi	1,0		1,0			
2024	11822	Pt 11822 Kiialan silta U-147	Porvoo	0,6		0,6			
3547	25	Vt 25 väli Vt 3 - Kalevankatu valaistus	Hyvinkää	1,1		1,1			
3333	1281	Ariman yt muuttaminen paikallistieksi	Nummi-Pusula	2,7		1,0	1,7		
5500	45	Kt 45 Käpylän kohdan melusuojaus, Tuusulanti	Helsinki	7,7		2,0	5,7		
3134	1070	Mt 1070 Rajaportti - Lylyisten th, jkp-tie	Lohja	1,8		1,8			
3132	25	Vt 25 jkp-tie välillä Vt 1 - Nummela pt	Vihti	7,3		4,0	3,3		
3141		Pt 11479 Rusutjärven jkp koulun kohdalla I-vai	Tuusula	1,6		1,6			
3130	1324	Mt 1324 Vihdintie - Huhtamäentie jkp	Espoo	1,6		1,6			
3111	1361	Mt 1361 Hyvinkää - Kytäjä jkp I-vaihe	Hyvinkää	7,0		1,5	5,5		
3135	1492	Mt 1531, Mt 1492 Hinthaaan kyläkeskus	Porvoo	6,3		0,3	5,0	1,0	
3126	1456	Mt 1456 Hyökännummi - Ohkola jkp	Mäntsälä	5,9		3,9	1,8	0,2	
3378	1224	Mt 1224 Irjalan pt - Kartanontie jkp	Vihti	1,6		1,6			
1008	132	Mt 132 Vihtijärvi - Hämeen piirin raja	Vihti	7,5		1,9	3,5	2,1	
1012	25	Vt 25 Hyvinkään ohikulkutien liittymä	Hyvinkää	1,2		1,2			
1007		Pienet liikenneturvallisuuskohteet 2001	Tiepiiri	1,0		1,0			
6095	11149	Pt 11149 Lappers - Lohja rakenteen parantamin	Lohja	2,9		2,9			
1072	1	Vt 1 Liikenneturvallisuuskohteet Vt 25 - läänin	Lohja	4,0		2,0	2,0		
			Nummi-Pusula						
			Vihti						
1110	51	Kt 51 Espoonlahden eritasoliitt.parant. I-vaihe	Espoo	1,3		1,3			
2063	11436	Pt 11436 Kyläjoen silta U-1758	Nurmijärvi	2,0			2,0		
3225	1605	Mt 1605 Galgbakantien liittymä	Porvoo	1,6			1,6		
3142	1090	Mt 1090 Lempola - Vasarla jkp/sp	Lohja	5,3			1,5	3,8	
3156	11269	Pt 11269 Gesterbyntien jkp	Kirkkonummi	2,9			2,9		
3121	1534	Mt 1534 Boxin koulu - Mt 170 jkp	Sipoo	1,7			1,7		
3128	1311	Mt 1311 Nurmijärvi-Rajamäki valaisu	Nurmijärvi	0,6			0,6		
3240	25	Vt 25 Mansikkapolun alikulku Lohjalla	Lohja	2,0			2,0		
3368	1311	Mt 1311 Nurmijärvi kk - Alhoniitti jkp-tie	Nurmijärvi	0,8			0,8		
3379	115	Mt 115 Siuntio as - Västerby parant.ja jkp-tie.	Siuntio	4,8			3,4	1,4	
3570	132	Mt 132 Klaukkalan liikenneturvallisuusjärj. II v	Nurmijärvi	16,8			0,5	8,8	7,5
1037	1002	Mt 1002 jkp-tie Knipnäsin sillan kohdalla	Tammisaari	5,4			0,4	5,0	



## Perustienpito. Keskeneräiset ja vuosina 2001 - 2003 alkavat investointihankkeet

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	Jää
1046	11568	Pt 11568 Hanabölen silta U-854	Vantaa	1,0			1,0		
1060		Pienet liikenneturvallisuuskohteet 2002	Tiepiiri	1,0			1,0		
1041	1605	Mt 1605 Nyypakka-Huuvuri jkp-tie I-vaihe	Askola	3,9			0,4	3,5	
1104	101	Mt 101 Kehä I Pihlajanmäki - Malmi	Helsinki	4,0			4,0		
1105		Mt 101 Kehä I Malmi - Kivikko	Helsinki	2,0			2,0		
1113	25	Vt 25 Tynninharjun liittymän parant. Lohjalla	Lohja	1,2			1,2		
2062	11816	Pt 11816 Tamminiemen silta U-1762	Porvoo	2,0				2,0	
2022	1751	Mt 1751 Bäckisbron silta U-464	Lapinjärvi	0,9				0,9	
2060	11115	Pt 11115 Inkoon Kirkkosilta U-194	Inkoo	1,5				1,5	
3352	1	Vt 1 Saukkola-Lohjanharju valaistus	Lohja	3,9				3,9	
		Nummi-Pusula							
		Vihti							
3350	1	Vt 1 Palojärvi-Kolmperä tievalaistus	Espoo	10,4				6,8	3,6
		Kirkkonummi							
		Vihti							
3133	110	Mt 110 Ämmässuo-Nupuri jkp-tie	Espoo	7,2				4,0	3,2
3160	151	Mt 151 Pornainen-Monninkylän jkp-tie	Askola	0,7				0,7	
3092	11299	Pt 11299 Sääksjärvi-Röykkä jkp	Nurmijärvi	4,0				4,0	
3230	11779	Pt 11779 Haikkoon jkp	Porvoo	6,5				6,5	
3362	140	Mt 140 Vaahteratie alikulkukäytävä	Järvenpää	1,2				1,2	
3341	11423	Pt 11423 Klaukkala-Nummimäki (Kirkkotie)	Nurmijärvi	4,0				1,0	3,0
1052	4	Vt 4 Koskela-Vaarala muuttuvat opasteet 2 vaih	Helsinki	3,0				3,0	
1117	51	Kt 51 Espoonlahden eritasoliitt.parant. II-vaihe	Espoo	5,0				5,0	
1122	1375	Mt 1375 Vanha Myllypolku - Mt 140 jkp-tie ja	Vantaa	9,0				4,0	5,0
Laajennusinvestoinnit yhteensä:				252,0	30,8	59,6	69,0	70,3	22,3

### Uusinvestoinnit

1010	55	Pt 11822 Saksalan pt välillä Kt 55-Vt 7	Porvoo	9,0	4,4	4,6			
3001	1471	Mt 1471 Lahdentie - Hepola (Peltolantie)	Mäntsälä	5,6		4,5	1,1		
1057	11749	Mt Sköldvikin varatieyhteys	Porvoo	7,0				1,5	5,5
Uusinvestoinnit yhteensä:				21,6	4,4	9,1	1,1	1,5	5,5

### Liikenteen hallinta

1050	4	Vt 4 Koskela-Vaarala muuttuvat opasteet 1 vaih	Helsinki	2,0		2,0			
8001		Liikenteen hallinnan hoito / ylläpito 2001	Tiepiiri	26,0		26,0			
1118	51	Kt 51 Matkustajainformaatiojärjestelmän laajen	Espoo	1,0		1,0			
8010		Liikenteen hallinnan investoinnit 2001	Tiepiiri	1,0		1,0			
3349	1	Vt 1 Kolmperä-Palojärvi liikenteenhallinta	Kirkkonummi	1,9			1,9		
		Vihti							
8002		Liikenteen hallinnan hoito / ylläpito 2002	Tiepiiri	26,0			26,0		
8011		Liikenteen hallinnan investoinnit 2002	Tiepiiri	2,1			2,1		
8003		Liikenteen hallinnan hoito / ylläpito 2003	Tiepiiri	26,0				26,0	
8012		Liikenteen hallinnan investoinnit 2003	Tiepiiri	4,0				4,0	
Liikenteen hallinta yhteensä:				90,0	0,0	30,0	30,0	30,0	0,0

Tulostuksessa käytetty ehto: Ptp investointihankkeet v2001-2003 alkavat

## Perustienpito. Hankekori. (2004 tai sen jälkeen alkavat)

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	2004	2005	Jää
-----	-----	------	-------	----------	-------	------	------	------	------	------	-----

## Korvausinvestoinnit

6204		Siltojen muut korvausinvestoinnit 2004	Tiepiiri	10,0					10,0		
6094		Huonokuntoisten teiden parant.kohteet 2004	Tiepiiri	25,0					25,0		
6075	11465	Pt 11465 Lahelan jkp rakenteen parantaminen	Tuusula	1,0					1,0		
6076	11467	Pt 11467 Ruotsinkylän jkp rakenteen parantami	Tuusula	0,8					0,8		
6081	11459	Pt 11459 Ohikulkutie - Seutula rakenteen parant	Vantaa	1,5					1,5		
6082	11609	Pt 11609 Tuusulan rantatie rakenteen parantami	Tuusula	1,3					1,3		
6024	110	Mt 110 Kehä II - Bemböle rakenteen parantami	Espoo	1,6					1,6		
6098	11097	Pt 11097 Karkalinniemen pt:n rakenteen parant	Lohja	0,4					0,4		
6080	174	Mt 174 Myrskylän jkp rakenteen parantaminen	Myrskylä	0,2					0,2		
6091	176	Mt 176 Loviisa - Lapinjärvi rakenteen parantam	Loviisa	6,9					6,9		

Korvausinvestoinnit yhteensä: 48,5 0,0 0,0 0,0 0,0 48,5 0,0 0,0

## Laajennusinvestoinnit

3084	132	Mt 132 Perttulan jkp-tie	Nurmijärvi	4,1					4,1		
3344	1081	Mt 1081 Tenholan kevyen liikenteen tie	Tammisaari	2,5					2,5		
1080	1191	Mt 1191 Kantvik - Strömsby jkp-tie	Kirkkonummi	4,6					4,6		
3008	1321	Mt 1321 Nukarin tiejärjestelyt	Nurmijärvi	3,5					3,5		
1035	2	Vt 25 / Vt 2 eritasoliittymän parant.	Vihti	9,6					9,6		
3216	145	Mt 145 Hyrylän melusuojaus	Tuusula	2,8					2,8		
3163	140	Mt 140, Mt 145 - Mikonkorpi jkp	Järvenpää	1,6					1,6		
3162	140	Mt 140 Kerava - Mt 145 jkp	Kerava	7,0					7,0		
5507	4	Vt 4 Melusuojaus Sipoon alueella, Myras	Sipoo	2,0					2,0		
5505	120	Mt 120 Rajatorppa - Kehä III melusuojaus	Vantaa	9,0					2,0	7,0	
3345	1456	Mt 1456 Melusuojaus, Järvenpää	Järvenpää	1,2					1,2		
1003	1130	Mt 1130 Lapinkylän jkp-tie	Kirkkonummi	3,7					3,7		
1032	111	Mt 111, Mt 1018 Krogårdintien jkp	Karjaa	3,7					3,7		
1036	25	Vt 25 Formanshagenin eritasoliittymän parant.	Tammisaari	5,5					5,5		
1102		Mt 101 Kehä I Kantelettarentie - Pakinkyläntie	Helsinki	6,8					6,8		
1103		Mt 101 Kehä I Pukimäenkaari - Päärata	Helsinki	4,5					4,5		
1106		Mt 101 Kehä I Kivikko- Kontula	Helsinki	2,0					2,0		
1108		Mt 101 Kehä I Myllypuro - Itäkeskus	Helsinki	5,0					5,0		
1112		Pt 11121 Virkkalan taajaman parantaminen I-va	Lohja	8,0					8,0		
1114	25	Vt 25 Lohjansaaren liittymän parant. Lohjalla	Lohja	0,8					0,8		
1115		Lepsämänojen yt yleiseksi tieksi	Espoo	4,6					4,6		

Nurmijärvi

1119		Mt 140 Jokiniementie-Mt 1375 liitt.parant ja jkp	Vantaa	4,8					4,8		
1120		Mt 114 Kauniaistentien (Bensow) jkp-tie ja alik	Kauniainen	2,0					2,0		
1121		Mt 170 Kehä I-Kallvikintie jkp-tie, akk ja liitt.p	Helsinki	4,8					4,8		
3340		Mt 170 Kehä I-Riskutie väliillä yleiseksi tieksi	Helsinki	14,4						14,4	
3351	1	Vt 1 Lohjanharju-Palojärvi valaistus	Lohja	5,8						5,8	

Vihti

1078	295	Mt 295 Levanto - Huljala	Mäntsälä	7,7							7,7
2061	11773	Pt 11773 Tjusterbyn silta U-722	Porvoo	5,0					5,0		
3153	11788	Pt 11788 Askolan taajamajärjestelyt	Askola	6,5					6,5		
3219	7	Vt 7 Eriksnäsin liittymä	Sipoo	6,5					6,5		
1071	1605	Mt 1605 Kaivopuisto-Nyypakka jkp-tie II-vaihe	Askola	1,3					1,3		
1077	176	Mt 176, mt 170 Loviisan kiertoliittymä	Loviisa	1,4					1,4		

Laajennusinvestoinnit yhteensä: 152,8 0,0 0,0 0,0 0,0 117,9 27,2 7,7

## Liikenteen hallinta

8004		Liikenteen hallinnan hoito / ylläpito 2004	Tiepiiri	26,0					26,0		
------	--	--	----------	------	--	--	--	--	------	--	--



# Perustienpito. Hankekori. (2004 tai sen jälkeen alkavat)

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	2004	2005	Jää
8013		Liikenteen hallinnan investoinnit 2004	Tiepiiri	4,0					4,0		
1013	101	Mt 101 Lahdenväylä-Itäväylä telematiikka	Helsinki	2,5					2,5		
1014	101	Mt 101 Informaatiotaulut	Espoo	6,0					6,0		
1015	101	Mt 101 Länsiväylä-Mäkkylä telematiikka	Espoo	6,0					6,0		
1018	51	Kt 51 Haukilahti-Suomenoja telematiikka	Espoo	3,0					3,0		
1019	1	Vt 1 välillä Huopalahti-Kehä I telematiikka	Espoo	2,5					2,5		
1020	1	Vt 1 välillä Kehä I-Tuomarila telematiikka	Espoo	2,0					2,0		
1021	120	Mt 120 Pähkinärinne - Kaupuntie telematiikka	Helsinki	2,0					2,0		
1022	3	Vt 3 välillä Ruskeasuo-Kehä I telematiikka	Helsinki	7,0					7,0		
1023	3	Vt 3 välillä Kehä I-Kaivoksela telematiikka	Helsinki	5,0					5,0		
1024	45	Kt 45 välillä Käpylä-Kehä I telematiikka	Helsinki	6,0					6,0		
1025	45	Kt 45 välillä Kehä I-Kehä III telematiikka	Helsinki	4,0					4,0		
1026	4	Vt 4 välillä Koskela-Kehä III telematiikka	Helsinki	5,0					5,0		
1027	4	Vt 4 välillä Kehä III - Kerava telematiikka	Vantaa	4,0					4,0		
1029	4	Vt 4 välillä Kerava-Mäntsälä telematiikka	Kerava	14,0					14,0		
1030	50	Kt 50 välillä Vt 1 - Vt 3, telematiikka	Espoo	6,0					6,0		
1031		Liikennevalojärjestelmien uusiminen	Espoo	4,5					4,5		
Liikenteen hallinta yhteensä:				109,5	0,0	0,0	0,0	0,0	109,5	0,0	0,0

Tulostuksessa käytetty ehto: Ptp hankekori 2004 ja jälkeen alk

## Perustienpito. Hankekoriin ehdolla olevat hankkeet.

Nro	Tie	Nimi	Kunta	Yhteensä	Käyt.	2001	2002	2003	2004	2005	Jää
-----	-----	------	-------	----------	-------	------	------	------	------	------	-----

### Laajennusinvestoinnit

3051	127	Mt 126/Mt 127 Ikkalan tiejärjestelyt	Nummi-Pusula	10,0							10,0
2064	11245	Pt 11245 Värnäsinsilta U-669	Kirkkonummi	10,0							10,0
2057	1322	Mt 1322 Kalmankallion ylikulkusilta U-270	Vihti	2,2							2,2
3123	11455	Pt 11455 Seutulankylä-Riipilä jkp	Vantaa	7,0							7,0
3214	25	Vt 25 Virkkalan melusuojaus	Lohja	1,1							1,1
1002	140	Mt 140/Vt 25/Kt 55 Mäntsälän eritasoliittymä	Mäntsälä	24,0							24,0
1039	11269	Pt 11269 Kirkkonummen keskustaväylien parantaminen	Kirkkonummi	35,2							35,2
1047		Pt 11490 Krissin silta	Hyvinkää	0,9							0,9
1017	51	Kt 51 Suomenojan liitt. pohjoinen ramppi	Espoo	0,5							0,5
1123	140	Mt 140 Mäntsälän Linnamäen melukaide	Mäntsälä	1,1							1,1
1048		Pt 11959 Brogårdin silta	Lapinjärvi	1,0							1,0
3421	170	Mt 170 Östersundomin kohdan parantaminen	Sipoo	4,4							4,4

**Laajennusinvestoinnit yhteensä:** 97,3 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 97,3

### Uusinvestoinnit

1016		Mt Hyvinkään itäinen ohikulku	Hyvinkää	15,0							15,0
1124	2	Vt 2 Nummelan eritasoliittymä	Vihti	22,0							22,0
1070	170	Mt 1552 Porvoon itäinen ohikulkutie (Saaristotie)	Porvoo	47,0							47,0

**Uusinvestoinnit yhteensä:** 84,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 84,0

### Liikenteen hallinta

1028		Tieolojen seuranta- ja tiedotusjärjestelmä	Helsinki	10,0							10,0
------	--	--	----------	------	--	--	--	--	--	--	------

**Liikenteen hallinta yhteensä:** 10,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 0,0 10,0

Tulostuksessa käytetty chto: Ptp hankekoriin ehdolla olevat PTS2 2010



### 3.2. Tieverkon kunnon säilyttäminen

Ylläpito- ja korvausinvestoinneilla säilytetään teiden rakenteellinen kunto ja varmistetaan sen pääoma-arvon säilyminen. Toimenpiteiden tehostamisella ja laatutason kohentamisella tieverkon taloudellinen käyttöikä pitenee huomattavasti. Päälystettäessä tien kunto paranee ja sitä kautta vaikutetaan myös sujuvuuteen ja liikenneturvallisuuteen. Sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta parannetaan myös kehittämällä korvausinvestointien ohjelmointia ja toimenpiteiden suunnittelua.

*Tieverkon kunto Uudenmaan tiepiirin alueella pyritään pitämään sellaisena, että liikennöitävyyden taso on kohtalainen. Päälysteet uusitaan ja tierakenteita korjataan mahdollisimman oikeissa kohteissa. Nämä usein alemmalle tieverkolle kohdistuvat toimenpiteet edistävät haja-asutusalueiden elinkeinoelämän ja asukkaiden kuljetustarpeita. Pääteiden kunto on tiepiirin alueella hyvä. Myös ajomukavuuteen kiinnitetään huomioita mm. poistamalla pistekohtaisia pintavaurioita.*

*Tienpidon määrärahojen supistuessa alemmaluokkaisen tieverkon kuntotasosta kuitenkin joudutaan tinkimään eikä se vastaa sille asetettuja laatutavoitteita. Tiepiirin alueella tavoitekuntotilan alittavien päälystettyjen teiden määrä lisääntyi viime vuonna (1999) 30 km ja lisääntyy tänä vuonna (2000) ennusteen mukaan 37 km. Vuoden 2000 lopussa huonokuntoisia päälystettyjä teitä odotetaan olevan noin 510 km, joka on yli 13 % päälystetystä tieverkosta. Kaikki huonokuntoiset tiet ovat alemmalla tieverkolla.*

*Sorateiden normaalin kunnossapidon rahoitus vähenee edelleen ja niiden keskimääräinen rakenteellinen kunto laskeekin vielä jonkin verran huolimatta runkokelirikon poistamiseen johtavista toimenpiteistä. Sorateiden runkokelirikosta aiheutuvien haittojen odotetaan vähenevän suunnitelmakaudella korvausinvestointeihin tehtävällä lisäpanostuksella. Vuonna 1999 kelirikkokohteita oli noin 34 km. Painorajoituksia tieverkolle ei ole jouduttu asettamaan muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Huonokuntoisten ja vähäliikenteisten kevytpäälysteisten SOP-teiden hoitokustannuksia on vähennetty muuttamalla ne takaisin sorapintaisiksi.*

*Tieverkon kunnon suunnittelua on kehitettävä pidemmälle tähtäimelle. Päästettäessä kohteet rapautumaan alle optimitason korjausmenot saattavat kasvaa saavutettuja lyhyen aikavälin säästöjä suuremmiksi. Tällöin lyhyellä tähtäimellä aikaan saadut säästöt nostavat kokonaiskustannuksia.*

### 3.3. Elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuus

Uudenmaan tiepiiri pitää tärkeinä liikenneministeriön asettamia tavoitteita tavari liikenteen sujuvuudesta ja toimintavarmuudesta sekä kuljetuselinkeinon hyvistä toimintaedellytyksistä. Alueesta on muodostunut dynaaminen talouselämän keskus, jonka liikenneinfrastruktuurin toimivuus on tärkeä osa maamme kansainvälistä vetovoimaisuutta ja yritysten kilpailukykyä. Liikenteen ja kuljetusten yhteiskuntataloudellisten kustannusten minimoiminen on tärkeiden kansainvälisten ja kotimaisten yhteyksien solmukohtana toimivalla pääkaupunkiseudulla ensiarvoista.

Investoinnit tieinfrastruktuuriin ovat pääkaupunkiseudun vaikutusalueella väistämättä tehokkaita, sillä liikennesuorite per tiekilometri on korkea ja kustannukset ajettuihin kilometreihin nähden alhaiset. Toisaalta ruuhkautumisen yhteiskunnalliset kustannukset matka-aikojen pidentymisenä ja matka-aikojen ennustettavuuden heikkenemisenä voivat koitua ongelmaksi taloudelliselle kehitykselle. Laajan pendelöinti-alueen liikennemäärät ovat kasvaneet viime vuosina melkoisesti ja eräillä alemman tieverkon osilla on kapasiteettiin nähden liikaa liikennettä. Vaikein tilanne on kuitenkin pääkaupunkiseudulla, missä Kehä I:n ja Kehä III:n sekä sisääntuloteiden liittymien ruuhkat vain pahenevat.

Tiepiiri suuntaa suunnitelmakaudella tienpidon investointeja ruuhkautuville tieosille. Paras tulos saadaan kehittämishankkeiden toteuttamisen myötä. Tiepiiri haluaa korostaa työmatkaliikenteen sujuvuuden merkitystä. Vaatimukset huomioidaan toiminnassa liikenteen hallinnan toimenpitein ja investointihankkeina sekä hoito- ja ylläpitotoimin mm. määritettäessä tien talvihoitoluokkia. Joukkoliikenteen kehittäminen tehokkaana ja kuljetuskapasiteettiinsa nähden vähemmän tilaa vievänä kulkumuotona on tärkeä osa kasvavan liikenteen kysyntään vastaamista.

Huonokuntoisten teiden rakenteiden parantamista on kiirehditty elinkeinoelämän kuljetustarpeiden perusteella alemmalla tieverkolla. Määrärahojen niukkuudesta johtuen investoinnit ovat yleensä olleet odotuksia vähäisemmät. Päätieverkolla sujuvuus on kyetty hoitamaan kunnossapidon keinoin hyvin vielä nykyisellä rahoituksellakin.

### 3.4. Joukkoliikenteen sujuvuus ja kevyenliikenteen tarpeet

Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmä koostuu useista eri kulkumuotoihin perustuvista järjestelmistä; osajärjestelmistä. Tiepiirin toiminnan kannalta olennaisia osajärjestelmiä ovat henkilöauto-, rahti- ja linja-autoliikenne sekä kevyt liikenne. Liikennejärjestelmän toimivuuteen pääkaupunkiseudulla vaikuttaa osajärjestelmien toimivuus ja yhteensopivuus. Suurille työpaikka-alueille tulee taata saavutettavuus eri liikennemuotojen yhteistyöllä.

#### **Joukkoliikenne**

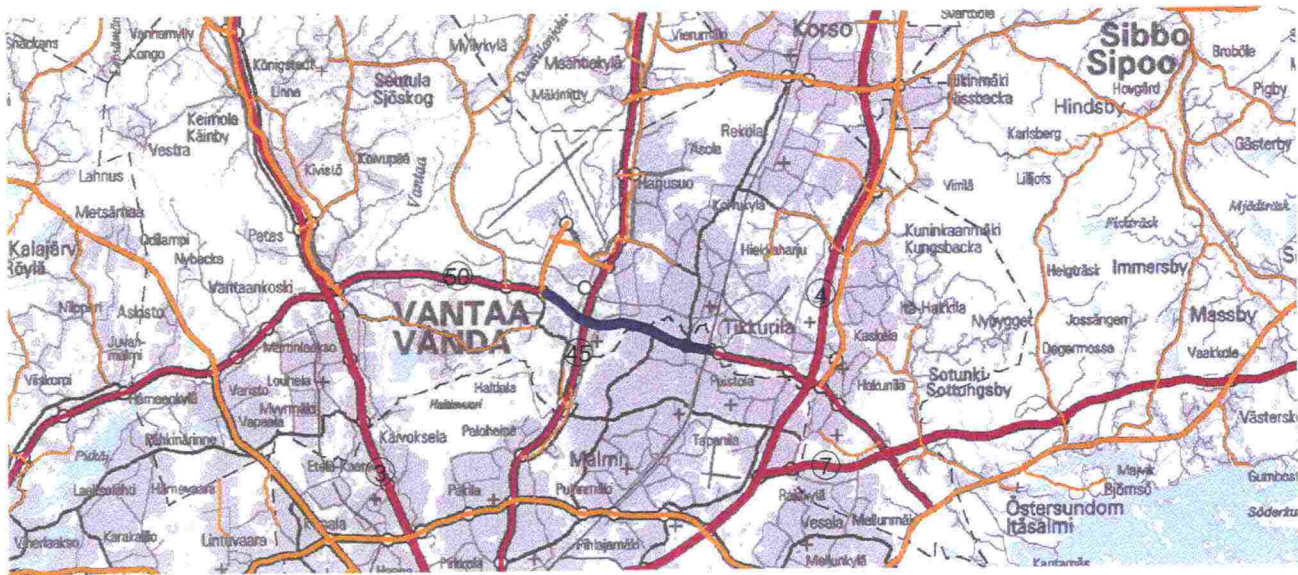
Joukkoliikennejärjestelmän toimivuus on olennainen osa liikennejärjestelmän toimivuutta. Linja-autoliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi erilaiset joukkoliikenne-etuisuudet ovat ensiarvoisen tärkeitä. Liikennejärjestelmän osien yhteensovittamiseksi kehitetään vaihtoyhteyksiä ja reaaliaikaista informaatiota. Vuonna 2000 on käynnistetty tiepiirin laajuinen joukkoliikenteen tarveselvitys, jossa täsmentyvät investointitarpeet ja tyypit.

#### **Kevytliikenne**

Kevyen liikenteen verkoston liikennöitävyys vaatii tarkoituksenmukaisen päivittäisen hoidon lisäksi sen katkonaisuuden eli yhteyspuutteiden poistamista sekä laatutason nostoa. Pääkaupunkiseudulle on vuonna 1999 laadittu pyöräilyn ja jalankulun kehittämisohjelma, jonka mukaan olosuhteita kehitetään. Painopiste on kevyen liikenteen kulkumuoto-osuutta ja liikenneturvallisuutta parantavissa hankkeissa.



## KT 50, E 18 (KEHÄ III) LENTOASEMANTIE – TIKKURILA



## Nykyiset olosuhteet

Kehä III (kt 50) on Etelä-Suomen ja pääkaupunkiseudun keskeinen ajoneuvoliikenteen sekä teollisuuden ja talouselämän itä-länsisuuntainen liikenneväylä. Se on myös osa kansainvälisesti ja valtakunnallisesti tärkeää Eurooppatie E18:ta, joka yhdistää Pohjan pääkaupungit toisiinsa sekä muuhun Eurooppaan ja Venäjälle. Kehä III:n roolia korostaa myös sen toiminta Helsinki-Vantaa lentoaseman maaliikenteen tärkeimpänä syötöyhteytenä, joukkoliikenteen runkoväylänä sekä Vuosaaren uuden kappaletavarasataman tavaraliikennevirtojen välittäjänä. Ongelmalliseksi tilanteen tekee jo nyt räjähdysmäisesti kasvava maankäyttö (mm. Aviapolis, Jumbo), joka ruuhkauttaa olemassa olevat liittymät. Nykytilanteessa Kehä III on osuudella Lentoasemantie - Tikkurila kaksiajo-ratainen ja sen liittymät ovat pääosin valo-ohjattuja tasoliittymiä. Suunnitelmaosuuden liikennemäärät ovat 30-40 000 autoa/vrk ja ennusteiden mukaan liikenne kasvaa 1,5-2-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä (50 000-80 000 autoa/vrk). Väyläosuuden kapasiteetti on jo nyt loppuun käytetty ja liikenneturvallisuus on heikko.

## Suunnitelma

Kehä III:a parannetaan nykyisessä liikennetilassa 5,4 kilometrin matkalla rakentamalla tasoliittymät eritasoliittymiksi ja täydentämällä rinnakaista katuverkkoa. Tähän hankkeeseen sisältyvät Lentoasemantien eritasoliittymä Kehä III:lle (Lentoaseman etl), Lentoasemantien ja Tikkurilantien eritasoliittymä sekä Kehä III:n ja Tuusulantien eritasoliittymä (Kirkonkylän etl), Koivuhaan eritasoliittymä, Suutarilan eritasoliittymä ja Tikkurilan eritasoliittymän parantaminen. Kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen Kehä III:n suuntainen pääreitistö. Myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja pysäkkijärjestelyjä parannetaan hankkeen yhteydessä lisäkaistajärjestelyillä.

teelle rakennetaan yhtenäinen Kehä III:n suuntainen pääreitistö. Myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja pysäkkijärjestelyjä parannetaan hankkeen yhteydessä lisäkaistajärjestelyillä.

## Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja aikataulujen pitävyyttä tärkeällä E18-väylällä. Ne mahdollistavat myös Helsingin seudun väestönlisäyksestä huolimatta liikenteen tyydyttävän hoidon lentoaseman läheisyydessä. Joukkoliikenne sujuvoituu ja kevyen liikenteen olosuhteet kohen-tuvat. Kehä III:n saneeraukseen on varauduttu kaavamutoksilla ja uuden maankäytön suunnitelulla. Lähialueen maankäyttö ja liikenneratkaist on kaavoituksessa nivelletty yhteen. Parantamistoimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaa niiden haittavaikutukset lähiympäristölle ovat teknisin keinoin hallittavissa. Toimenpiteet sisältävät laajoja meluntorjunta- ja ympäristöhoitotoimenpiteitä.

## Talous

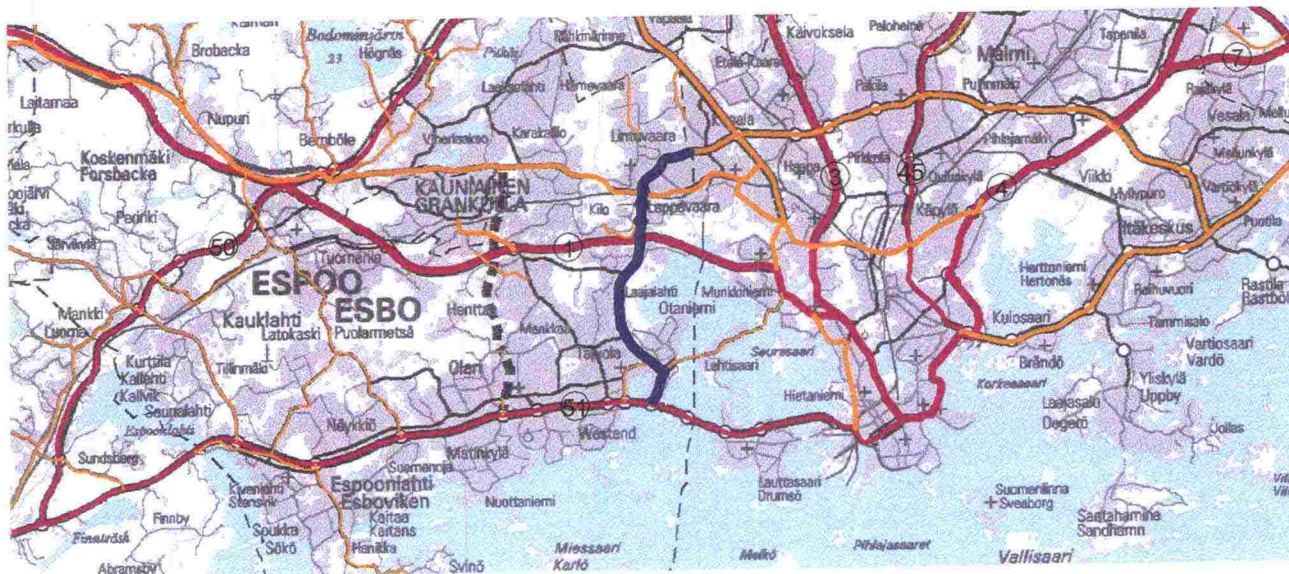
Hankkeen kustannukset ovat 400 Mmk ja hyötykustannussuhde (H/K) 2,7.

## Suunnittelutilanne

Hankkeen tiesuunnitelma on valmis ja ollut tielain mukaisessa käsittelyssä. Hyväksymisesitys odottaa asemakaavojen muutosta. Hyväksymispäätös saadaan syksyllä 2000. Suunnitelmaosuuden ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA-selostus) antamassaan lausunnossa ei yhteysviranomaisella ollut huomautettavaa suunnitelmaan.



**MT 101, (KEHÄ I) VÄLILLÄ KT 51 – VALLIKALLIO, 1-VAIHE**



Kehä I:n parantaminen Espoon alueella on hankkokonaisuus, joka toteutuu vaiheittain. Yleissuunnitelmassa parantamistoimenpiteet on jaotettu kolmeen päävaiheeseen. 1-vaihe painottuu väliille **Vt 1 Turunväylä-Leppävaara** ja pienempiä parannustoimenpiteitä tehdään tarpeen mukaan myös Keilaniemen ja Turunväylän väliille. 1-vaiheen jälkeen on tavoitteena jatkaa saumattomasti Kehä I:n parantamista 2-vaiheella, joka painottuu Otaniemen ja Turunväylän väliille. Kolmas vaihe kohdistuu Keilaniemi-Otaniemi-jaksolle sekä Leppävaaraan.

**Mt 101, Kehä I, Vt 1 Turunväylä–Leppävaara  
I-vaihe**

## Nykyiset olosuhteet

Kehä I on pääkaupunkiseudun ja etelä-Espoon tärkein poikittaisyhteys. Tie on erittäin vilkasliikenteinen kaksiajoratainen 2+2-kaistainen väylä. Jaksolla on neljä eritasoliittymää ja kaksi valo-ohjattua tasoliittymää. Eritasoliittymissä osa ramppien liittymistä on valo-ohjattuja. Huipputuntien aikana syntyy pitkiä, pysähteleviä jonoja ja erityisesti valo-ohjatut tasoliittymät ruuhkautuvat ja hidastavat joukkoliikennettä. Lukuisien liittymien ja jäsentymättömien järjestelyjen vuoksi liikenneturvallisuus on huono. Liikenne aiheuttaa lähialueella melu- ja päästöhaittoja.

Kehä I:n liikennemäärä Leppävaarassa on nykyisin 60 000 ajon/vrk. Kehä II:n valmistuminen syksyllä 2000 lisää ongelmia Kehä I:llä. Liikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2020 mennessä noin 1,5-kertaiseksi eli n. 95 000 ajon/vrk ja 88 000 ajon/vrk, jos Kehä II:n jatke Vt 3:lle toteutuu.

## Suunnitelma

Suunnitellut parannustoimenpiteet koskevat sekä Kehä I:tä että Turunväylää noin 3 km matkalta.

Kehä I:n ja Turunväylän liittymä täydennetään lisärampoilla. Leppävaaran suoralla parannetaan bussikaista- ja pysäkkijärjestelyjä sekä kevyen liikenteen väyliä. Puustellinmäen kohdalla Kehä I viedään nykyisen sijaintinsa itäpuolella noin 500 m tunnelissa asutuksen ali. Mäkkylän liikennevalot poistetaan korvaamalla tasoliittymät uudella eritasoliittymällä. Parantamisen jälkeen koko jakso on 3+3 -kaistainen. Jaksoille rakennetaan melusuojaus. Suunnitelmaan kuuluu myös Perkkään liittymän rakentaminen Turunväylälle sekä kolmannet kaistat ja melusuojaus Turunväylälle välille Nihtisilta-Kehä I.

### Vaikutukset

Liikennevalojen poistaminen parantaa erityisesti liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Uusi Perkkään liittymä Turunväylällä vähentää muutoin ylikuormittuvan Leppäsolmun eritasoliittymän liikennettä. Joukkoliikenteen, mm. bussi-Jokerin länsipään toimintaedellytykset paranevat. Meluhaitat vähenevät ja Kehä I:stä aiheutuva estehaitta pienenee merkittävästi tunneloinnin ansiosta. Soveltuvuutta kaupunkikuvaan edistetään tiiviillä kaupunkimaisilla ratkaisuilla.

## Talous

Hankkeen rakentamiskustannukset ovat 285 Mmk ja hyötykustannussuhde 4,1.

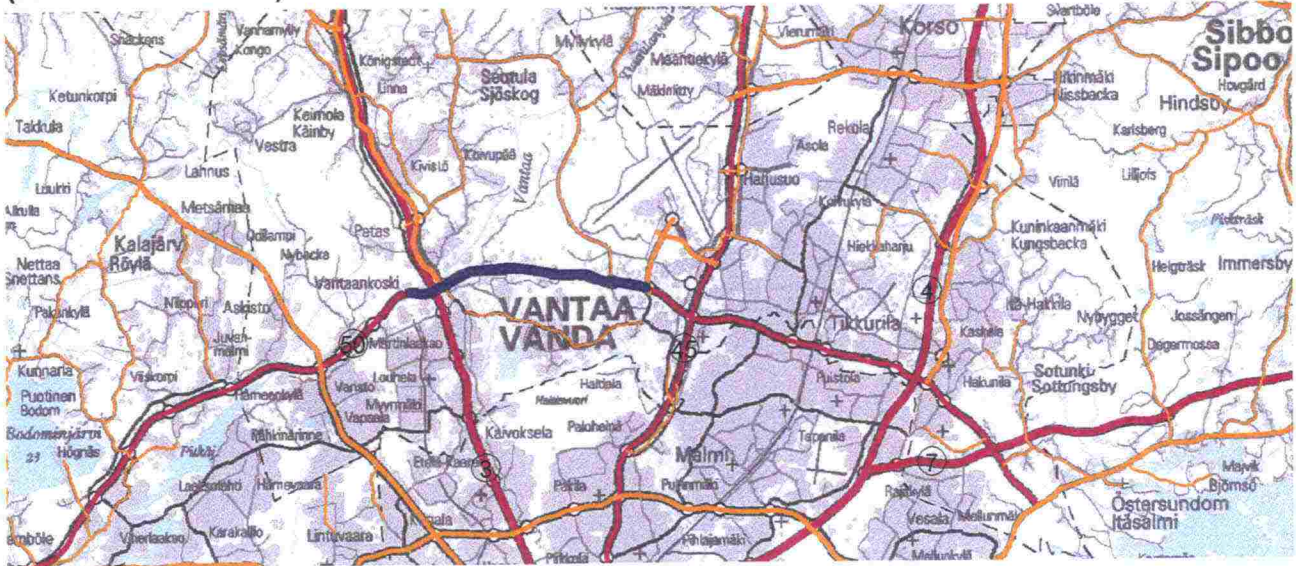
## Suunnitelmatilanne

Toimenpidepäättös yleissuunnitelmasta saadaan syksyllä 2000.

Tiesuunnittelu on käynnistetty vaiheittain. Ennen varsinaista Kehä I:n parantamista rakennetaan rantaradan ylityskohdalle vaihtopysäkit uusille silloille sekä rinnakkaisramppijärjestelyt Aseman solmun ja Turuntien eritasoliittymiin.



## KT 50 (E18) KEHÄ III VÄLILLÄ VANTAANKOSKI – LENTOASEMANTIE (KEHÄ III 2.VAIHE)



### Nykyiset olosuhteet

Kehä III (kt 50) on Etelä-Suomen ja pääkaupunkiseudun keskeinen ajoneuvoliikenteen sekä teollisuuden ja talouselämän itä-länsisuuntainen liikenneväylä. Se on myös osa kansainvälisesti ja valtakunnallisesti tärkeää Eurooppatie E18:ta, joka yhdistää Pohjan pääkaupungit toisiinsa sekä muuhun Eurooppaan ja Venäjälle. Kehä III:n roolia korostaa myös sen toiminta Helsinki-Vantaa lentoaseman maaliikenteen tärkeimpänä syöttöyhteytenä, joukkoliikenteen runkoväylänä sekä Vuosaaren uuden kappaletavarasataman tavaraliikennevirtojen välittäjänä. Ongelmaiseksi tilanteen tekee jo nyt runsaasti lisääntyvä maankäyttö. Nykytilanteessa Kehä III on osuudella Vantaankoski - Lentoasemantie kaksiajoratainen ja sen liittymät ovat pääosin valo-ohjattuja tasoliittymiä. Tuupakan eritasoliittymä Kehä III:lle Vantaankosken itäpuolelle on rakenteilla Katriinantien siirron yhteydessä. Suunnitelmaosuuden liikennemäärät ovat 30-40 000 autoa/vrk ja ennusteiden mukaan liikenne kasvaa 1,5-2-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä (50 - 80 000 autoa/vrk). Väyläosuus ruuhkautuu jo nyt voimakkaasti tasoliittymissä, joissa lisäksi tapahtuu paljon peräänajoja.

### Suunnitelma

Kehä III:a parannetaan nykyisessä liikennetilassa rakentamalla tasoliittymät eritasoliittymiksi ja täydentämällä rinnakkaista ja risteävää katuverkkoa. Suunnitelmaan sisältyvät Myllymäen eritasoliittymä, Kehä III:n ja valtatie 3 välisen eritasoliittymän (Vantaankosken etl) parantaminen, Martin kylän eritasoliittymän parantaminen valtatiellä 3 sekä Kehä III:n eritasoliittymät Kalliosolaan ja Pakkalaan. Kevyelle liikenteelle rakennetaan yh-

tenäinen Kehä III:n suuntainen yhteysverkko ja eritasoristeykset. Myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja pysäkkijärjestelyjä parannetaan.

### Vaikutukset

Toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja aikataulujen pitävyyttä tärkeällä E18-väylällä. Ne mahdollistavat myös Helsingin seudun väestönlisäyksestä huolimatta liikenteen tyydyttävän hoidon. Joukkoliikenne sujuvoituu ja kevyen liikenteen olosuhteet kohentuvat. Kehä III:n saneerauksen vaikutukset kaavoitukseen ovat vähäiset, sillä väylän parantamiseen on varauduttu kaavoituksessa ja maankäytön suunnittelun yhteydessä. Parantamistoimenpiteiden kohdistuessa nykyiseen liikennetilaa niiden haittavaikutukset lähiympäristölle ovat hallittavissa. Toimenpiteet sisältävät laajoja meluntorjunta- ja ympäristöhoidotoimenpiteitä.

### Talous

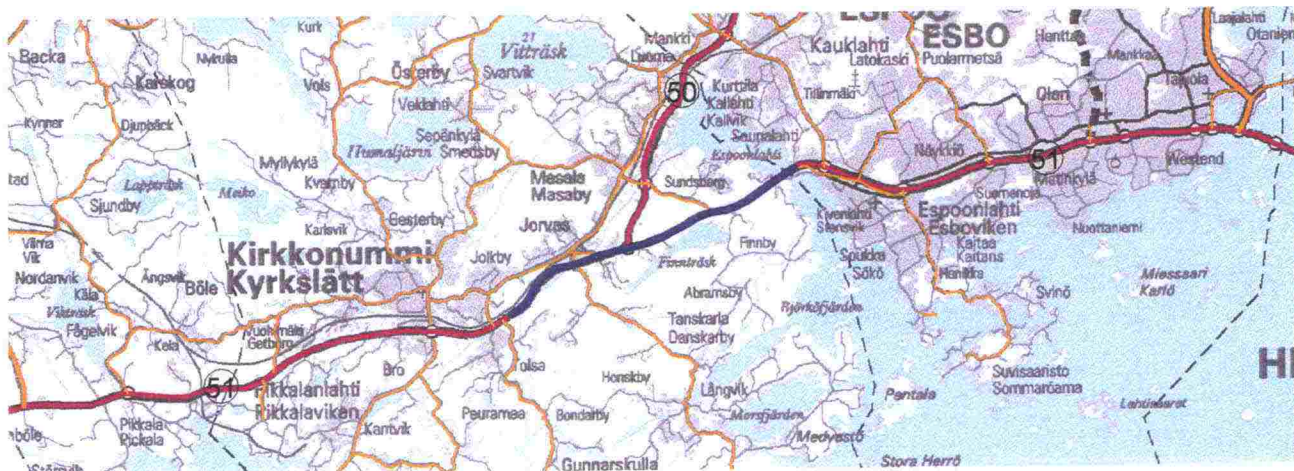
Hankkeen kustannukset ovat 460 Mmk ja hyötökustannussuhde (H/K) 2,5 (liikenteelle avaamisvuosi 2005).

### Suunnittelutilanne

Hankkeen tiesuunnitelma on valmis ja ollut tielain mukaisessa käsittelyssä. Hyväksymispäätösesitys odottaa asemakaavojen muutoksia. Suunnitelmaosuuden ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta (YVA-selostus) antamassaan lausunnossa yhteysviranomaisen edellytti parannushankkeen vaikutuksia ja haittojen torjuntaa tarkentavia neuvotteluja kaupungin ja eri viranomaisten kanssa, jotka ovat käynnissä.



## KANTATIE 51 PARANTAMINEN VÄLILLÄ KIVENLAHTI - KIRKKONUMMI



## Nykyiset olosuhteet

Kantatie 51 on yhteys Helsingistä Karjaalle. Tie on yksi pääkaupunkiseudun säteittäisistä yhteyksistä ja Kirkkonummen tärkein päätie.

Kantatiellä on Kehä III:n ja Munkinmäen eritasoliittymän välillä liikennettä nykyisin lähes 20 000 autoa/vrk ja vuoden 2020 ennustetilanteessa noin 35 000 autoa/vrk. Vastaavasti Kehä III:n ja Kivenlahden välillä on liikennettä nykyisin noin 14 000 autoa/vrk ja ennustetilanteessa noin 23 000 autoa/vrk.

Liikennöitävyys tiellä on nykyisin liikenteen huipputen aikana huono. Liikenteen palvelutaso heikenee lähitulevaisuudessa voimakkaasti etenkin Kehä III:n liittymän länsipuolella. Osalla liittymistä välityskyky ylitetään jo lähivuosien aikana ja kaikkien liittymien välityskyky ylittyy ennen vuotta 2010.

Suunnittelualueella on viimeisen viiden vuoden aikana tapahtunut 32 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kahdessa on kuollut ihmisiä. Eniten onnettomuuksia on tapahtunut Kehä III:n liittymän ympäristössä ja Kivenlahden sillan länsipuolella.

Tiejakson keskimääräinen onnettomuustiheys on noin 0.6 onn./km, kun se muilla vastaavilla teillä Suomessa on noin 0.3 onn./km.

## Suunnitelmat

Vuonna 1998 on jaksosta vahvistettu tiesuunnitelma, jonka jälkeen laaditussa kehittämisselvityksessä moottoritie on esitetty rakennettavaksi aiempaa kapeampaan poikkileikkaukseen ja toteutetaan kahdessa tai kolmessa vaiheessa.

## Vaikutukset

Suunnitelmassa esitetyin toimenpitein parannetaan liikenteen sujuvuutta päätiellä, liittymissä sekä alueen poikkittaisilla yhteyksillä. Liittymäjärjestelyin parannetaan joukkoliikenteen saavutettavuutta sekä kevyen liikenteen oloja. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden palvelutasoa sekä turvallisuutta lisätään olennaisesti suunnitelman mukaisilla kevyen liikenteen järjestelyillä. Ratkaisulla parannetaan liikenneturvallisuutta kaikkien tienkäyttäjien osalta.

Tiesuunnitelman yhteydessä tehtiin ympäristövaikutusten arviointi esitetyille moottoritielle. Tässä selvityksessä on esitetty tarvittavat ympäristönsuojelu- ja meluntorjuntatoimenpiteet.

## Talous

Tiesuunnitelman ratkaisuja keventämällä ovat hankkeen rakentamiskustannukset laskeneet lähes 50 Mmk. Koko hankkeen rakentamiskustannukset ovat 227 Mmk. Hanke on yhteiskuntataloudellisesti selvästi kannattava, sen hyötykustannussuhteeksi saadaan 2.4. Aiempaan suunnitelmaan verrattuna kannattavuus on parantunut pienempien kustannusten sekä uusien liikenteen kasvuennusteiden vuoksi.

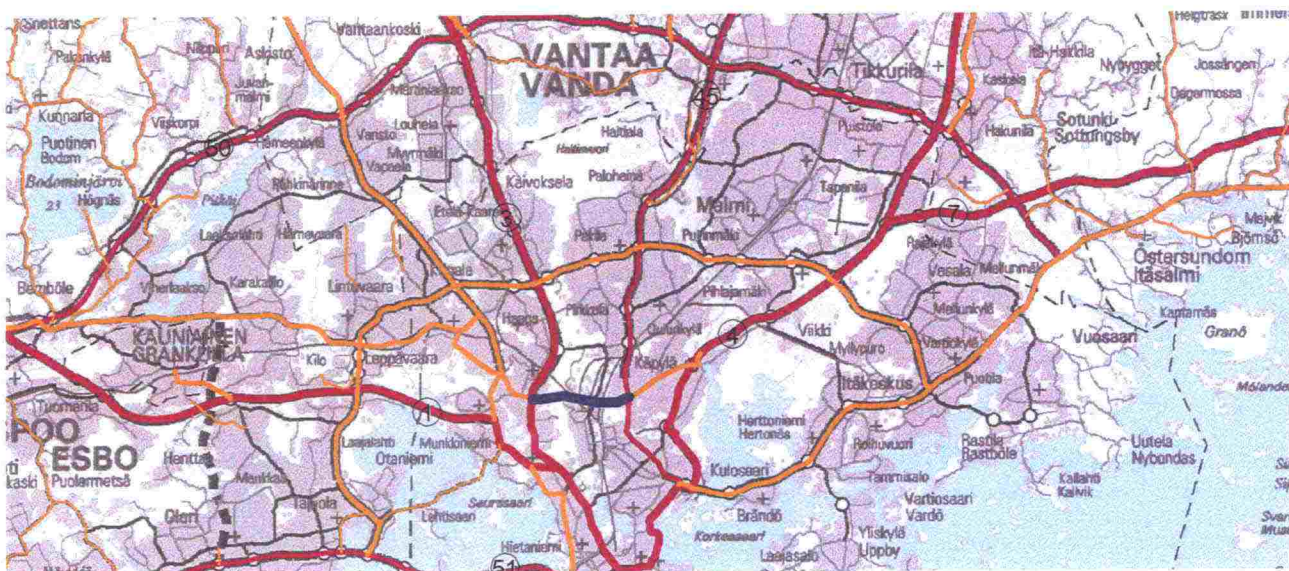
## Suunnittelutilanne ja rakentamisjärjestys

Tiesuunnitelma tarkistetaan kehittämisselvityksen mukaisesti. Ensimmäisessä vaiheessa tie esitetään parannettavaksi nelikaistaiseksi välillä Kehä III:n liittymästä länteen ja rakennetaan Jorvaksen eritasoliittymä sekä yksityistiejärjestelyjä.

Ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden rakentamiskustannukset ovat noin 100 Mmk. Toimenpiteillä saavutetaan valtaosa moottorietien liikenteellisistä hyödyistä vuoden 2005 tilanteessa.



## MT 100 PASILANVÄYLÄ / HAKAMÄENTIE



## Nykyiset liikenneolosuhteet

Hakamäentie toimii nykyisellään Helsingin kanta-kaupungin pohjoisosien merkittävänä poikittaisyhteytenä. Lisäksi se toimii tärkeänä yhdyslinkkinä Turun- ja Lahdenväylien välillä. Hakamäentien monitoimisuutta ja ongelmallisuutta lisää sen tehtävä Helsinki Areenan ja Messukeskuksen syöttöväylänä. Tällä hetkellä väylä yhdistää Mannerheimintien / Vt 3:n ja Koskelantien / Mäkelänkadun toisiinsa. Hakamäentien liikennemäärä on 20 000 - 30 000 autoa vuorokaudessa. Vt 3:n ja Hakamäentien liittymä on valo-ohjattu ja nykyisellään pahoin ruuhkautunut sekä aamuin että illoin. Muut Hakamäentien liittymät toimivat jo välityskyynsä rajoilla. Hakamäentie on osittain 2-ajoratainen, mutta Pasilassa Keskuspuistossa 2-3-kaistainen. Pasilaan on tulossa lisää liikennettä aiheuttavaa maankäyttöä.

## Suunnitelma

Tavoitteena on parantaa Hakamäentie 2-ajorataiseksi Haagasta Mäkelänkadulle (3 km) Pasilanväylän ensimmäisenä vaiheena. Uusi ajorata tulee nykyisen ajoradan eteläpuolelle. Valtatie 3:n, Ilmalankadun, Veturitien ja Ratapihantien liittymät rakennetaan eritasoliittymiksi. Hakamäentie on katettuna tunnelissa 320 metrin matkalla Vt3:n liittymästä Kivihaan liittymään. Hakamäentien pohjoispuolella kulkee yhtenäinen kevyen liikenteen raitti, jonka yhteydet Hakamäentien poikki ovat eritasoiset. Joukkoliikenteen sujuvuus on turvattu pysäkkijärjestelyillä ja lisäkaistoilla. Liikenteen on ennustettu olevan vuonna 2020 50-60 000 autoa/vrk, eli sen verran, mitä Hakamäentien päiden (Haaga ja Mäkelänkatu) tasoliittymät

pystyvät välittämään. Suunnitellut järjestelyt mahdollistavat myöhemmin kevennetyn Pasilanväylän toteuttamisen, koska tunnelirakenteiden vaatimukset on otettu huomioon tilavaraus- ja tiesuunnitelmassa.

## Vaikutukset

Suunnitelman mukaiset toimenpiteet parantavat liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta Helsingin kantakaupungin pohjoisosissa. Yhdessä Pasilan joukkoliikennejärjestelyjen kanssa ne mahdollistavat alueelle suunnitellun maankäytön lisäyksen. Pääsääntöisesti melutilanne paranee huomattavasti nykyisestä, erityisesti Haagassa. Hakamäentien parantaminen ei aiheuta merkittäviä kielteisiä vaikutuksia Keskuspuistoon eikä muihin viheralueisiin. Ratkaisut on sovitettu kaupunkikuvaan.

## Talous

Hankkeen rakennuskustannukset ovat noin 400 Mmk ja hyötykustannussuhde 3,8.

## Suunnitelmatilanne

Hankkeesta on aikaisemmin tehty tilavaraussuunnitelma yhdessä Helsingin kaupungin kanssa. Suunnitelma on hyväksytty kaupunginhallituksessa ja kaupunki on laatinut sen pohjalta asemakaavamuutokset. Tilavaraussuunnitelmaan pohjautuva Tielaitoksen tiesuunnitelma on valmistunut maaliskuussa 1999 ja ollut tielain mukaisessa käsittelyssä. Ympäristöministeriö on vahvistanut asemakaavat ja kaupunki on tehnyt kaavoihin tarkistukset. Hyväksymispäätös vuonna 2000.



Dnro 127/2000

LAUSUNTO 2.5.2000

Tielaitos  
Uudenmaan tiepiiri

Tielaitos Uudenmaan tiepiiri
Saap. 0 3. 05. 2000
No 501/2000/01/2

Lausuntopyyntö 501/2000/01/1, UTS-92; 7.4.2000

## UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA 2001 – 2004

Uudenmaan tiepiirin tienpidon toimenpiteet priorisoidaan tiepiirin määrittelemien viiden painopistealueen mukaan. Painopistealueet ovat: tiestön päivittäinen liikennöitävyys, tieverkon kunto, elinkeinoelämän kuljetukset, joukko- ja kevyt liikenne sekä liikenneturvallisuus. Painopistealueet on määritelty Tielaitoksen tiepolitiikan mukaisesti ja myös tienkäyttäjien odotukset on pyritty huomioimaan. Tiepolitiikka on määritelty tarkemmin liikenneministeriön toiminta- ja taloussuunnitelmassa sekä Tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2001 – 2004.

Uudenmaan liitto pitää erittäin tärkeinä TTS:ssa esitettyjä toimenpiteitä, jotka tähtäävät koko liikennejärjestelmän toimivuuden edistämiseen. Kaikki liikennemuodot ja liikenneverkot kattava suunnittelu edistää kestävä kehityksen periaatteiden toteutumista ja yhdyskuntarakenteen eheyttävää kehittämistä. Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman 2001 - 2004 kehittämishankkeet painottuvat pääkaupunkiseudun tieverkon ja päätieverkon kansainvälisten yhteyksien kehittämiseen. Nämä tieverkon kehittämistavoitteet tukevat Uudenmaan liiton Aluekehittämisstrategiassa 2000 esitettyjä Uudenmaan liiton omia tavoitteita ja niiden pohjalta solmittavia aluekehittämissopimuksia.

Uudenmaan aluekehittämissopimuksessa 1998 - 2002 esitetyt tiestön kärkihankkeet sisältyvät TTS:n kehittämishankkeisiin, E 18 -tien osuus Lohja - Lohjanharju ja Vuosaaren satamatie tosin vain vuoden 2004 jälkeiseen hankekoriin ehdolla olevina.

TTS:n perussuunnitelman mukainen rahoitus mahdollistaa vain neljän hankkeen käynnistämisen vuosina 2001 - 2003. Uudenmaan liitolla ei ole huomauttamista näiden hankkeiden suhteen. Vuoden 2004 ja sen jälkeisessä hankekorissa on useita hankkeita, joiden toteuttaminen olisi tarpeellista jo aikaisemmin. Uudenmaan liitto pitää kiireellisimpinä kantatien 50 osuuden Kirkkonummi – Kivenlahti parantamista,



ensimmäisessä vaiheessa toinen ajorata Jorvaksen ja Inkilän liittymien välille ja näiden liittymien parantaminen, sekä valtatie 1 osuuden Lohja - Lieviö, Pasilanväylän/Hakamäentien sekä Kehä III:n osuuden Vantaankoski - Tikkurila toteuttamista. Vuosaaren satamatie tulee toteuttaa sataman rakentamisaikatauluun sovittaen. Tielaitoksen kaavaillun liikelaitostamisen yhteydessä saatavalla lisärahoituksella lienee mahdollista nopeuttaa hankkeiden toteuttamista.

Uudellamaalla on useita tiehankkeita, joilla on huomattava paikallinen merkitys, mutta jotka suhteellisen alhaisen hyöty-kustannussuhdetta perusteena käyttäen jäävät vuodesta vuoteen pois hankelistoilta. Jotkut hankkeet ovat myös liian suuria peruskorjaus- ja uusinvestointihankkeina toteutettaviksi. Hyvinkään itäinen ohikulkutie sisältyi edellisen TTS:n perustienpidon hankekoriin uusinvestointina (hanke 1016), nyt se on jäänyt pois. Sen sijaan hanke 1012, Hyvinkään ohikulkutien liittymä, on edelleen mukana. Ohikulkutien toteuttamista tulee aikaistaa. Em. tien jatke Hyvinkää - Järvenpää-radanvarsitie, Hyrylän itäisen ohikulkutien jatke, Klaukkalan ja Karjaan ohikulkutiet sekä valtatie 2 osuus Palojärveltä Nummelaan (2+2-kaistainen Nummelaan sisäänvalo) tulee sisällyttää hankelistaan. Käynnissä olevassa Keski-Uudenmaan ja Hyvinkään-Riihimäen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (KEHYLI) selvitetään useiden em. hankkeiden tarpeellisuutta ja toteuttamisjärjestystä. Hankkeista pyritään myös muodostamaan suurempia kokonaisuuksia niiden toteutumisen varmistamiseksi.

Pienempi hanke, jota tulee aikaistaa, on nykyisen valtatie 1:n liikenneturvallisuuden parantaminen vuonna 1999 laaditun tarveselvityksen suositusten mukaisesti hankekorissa mukana olevan Lohjanharju - Saukkola-välin valaistuksen lisäksi.

Pääkaupunkiseudulla tulee päästä pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaiseen noin 400 miljoonan markan vuotuisen rahoitustasoon, josta valtion osuus olisi noin 75 prosenttia.

Uudenmaan osuuden kasvattaminen tieverkon kehittämisen määrärahoista on perusteltua. Perustienpidon määrärahojen jakoperusteita tulee tarkistaa siten, että myös moottoritieverkon pituus otetaan huomioon määrärahojen jaossa.

UUDENMAAN LIITTO



Johtaja

Heikki Miettinen



Päivämäärä  
8.5.2000

Kirje nro  
380

## UUDENMAAN TIEPIIRI

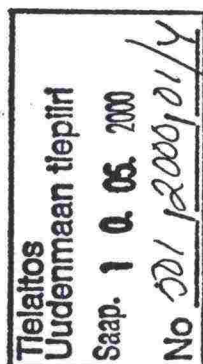
Viite Uudenmaan tiepiirin lausuntopyyntö 7.4.2000, 501/2000/01/1, UTS-92

Asia LAUSUNTO UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMAN 2001 – 2004 LUONNOKSESTA

### Tieverkon merkitys Itä-Uudenmaan kehittämisessä

Itä-Uudenmaan liiton visio kuuluu seuraavasti: Itä-Uudenmaan maakunta on laadukas ja elinvoimainen kaksikielinen kulttuurialue Itämeren piirissä. Maakunnan asemaa vahvistetaan kansainvälisenä toimijana Helsingin ja Pietarin välisellä rannikkovyöhykkeellä.

Liikenneyhteyksien parantaminen on yksi maakunnan kehittämisen viidestä toimintalinjasta. Itä-Uudenmaan liikenteen asiantuntijatyöryhmä on määritellyt liikennejärjestelmän vision seuraavasti: Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmä on tehokas, turvallinen ja tasapuolinen sekä tukee maakunnan kilpailukykyä, vetovoimaisuutta ja kestävä kehitystä. Itä-Uudenmaan oloissa tieliikenteen kehittäminen on tärkein liikenneyhteyksiä koskeva toimintalinja. Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsunnittelu on parhaillaan käynnissä ja siinä yhteydessä tarkennetaan maakunnan liikennejärjestelmän kehittämisstrategiaa.



Itä-Uudenmaan tieliikenteen pahimmat ongelmat ovat tällä hetkellä päätieverkon kapasiteetin ja Porvoon kaupunkiseudun tieverkon puutteet, maaseutua palvelevan tiestön huono kunto, puutteellinen kevyen liikenteen verkosto sekä yleisesti liikenneturvallisuus ja liikenteen aiheuttamat ympäristöhaitat. Päätieverkon kapasiteettiongelmat ratkeavat kuitenkin lähivuosina Porvoon – Koskenkylä välin moottoritien ja Vt 6:n perustamisen (Koskenkylä – Kouvola) valmistumisen jälkeen. Tällöin on tarve siirtää tieverkon kehittämisen painopiste alemmalle tieverkolle, jonka kehittäminen on lykkääntynyt kohtuuttomasti.

### Tienpidon rahoitus

Alue- ja työllisyyspoliittisista syistä johtuen tieverkon kehittäminen on pitkällä aikavälillä jäänyt Uudenmaan tiepiirin alueella jälkeen maan yleisestä tasosta. Toiminta- ja taloussuunnitelmasta puuttuu edelleen rahoitus keskkokoisille investointihankkeille. Perustienpidon laajennus- ja uusinvestointien piirikohtaisessa jaossa ei valitettavasti oteta ollenkaan huomioon moottoriteiden liikennesuoritetta, vaikka määrärahoista käytetään huomattava osuus mm. moottoriteiden ramppien korjaamiseen, bussikaistojen ja pysäkkien sekä hirviaitojen ja valaistuksen rakentamiseen.



Itä-Uudenmaan liitto esittää Uudenmaan tiepiirille Itä-Uudenmaan maakunnan osalta perustienpidon määrärahoihin 20 Mmk:n tasokorotusta vuositasolla ja väliin putoavien alemman tieverkon kehittämishankkeiden niuttamista suuremmiksi kehittämisrahoilla toteutettaviksi hankkeiksi. Lisäksi Itä-Uudenmaan liitto katsoo, että valtion tulee nostaa yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen tarkoitettu tuki 100 Mmk vuositasolle, sillä yksityistiet muodostavat tärkeän osan liikennejärjestelmästä.

### **Päätieverkon kehittäminen**

Päätieverkon kehittämisen osalta Itä-Uudellamaalla on ollut kaksi kärkihanketta. Porvoon ja Koskenkylän välinen moottoritie valmistuu v. 2001 loppuun mennessä. Moniongelmaisen valtatie 6 perusparantaminen Koskenkylästä Kouvolaan alkaa alustavan PTS-suunnitelman mukaan v. 2001 ja Uudenmaan tiepiirin alueella v. 2002.

### **Alemman tieverkon kehittäminen**

Itä-Uudellemaalle ovat ominaisia lukuisat pienet keskukset ja maaseutuomainen asuintapa sekä työssäkäynti suuremmissa keskuksissa. Siitä johtuen myös alemman tieverkon kehittämistarpeet korostuvat tavanomaista enemmän. Itä-Uudenmaan liitto ei pidä hyväksyttävänä sitä, että toimintaja taloussuunnitelman mukaisesti toimittaessa kasvavien taajamien ja maaseudun tieverkon kehittämis- sekä liikenneturvallisuushankkeet jatkuvasti lykkääntyvät ja alemman tieverkon kunto rappeutuu.

Itä-Uudenmaan liitto ehdottaa, että tiepiiri kokoaa Itä-Uudenmaan alemman tieverkon kehittämishankkeista yhden suuremman kehittämisrahoilla toteutettavan hankkeen, johon sisällytetään seuraavat kärkihankkeet, joista osia sisältyy piirin alustavaan TTS-suunnitelmaan perustienpidolla rahoitettaviin kohteisiin.

- Sköldvikin uuden tieyhteyden rakentaminen
- Porvoon itäisen ohitustien (saaristotien) rakentaminen
- Maantien 1605 perusparantaminen välillä Myrskylä – Porvoo ja tien varustaminen kevyen liikenteen väylällä välillä Huuvari – Nyypakka
- Maantien 1635 perusparantaminen välillä Pukkila – Monninkylä mukaanlukien väli Pukkila – Savijoki ja Monninkylän ohitustie

Maakuntahallituksen puheenjohtaja



Christel Liljeström

Maakuntajohtaja



Esa Halme

25.04.2000/PH

4.5.2000 Dnro 254/30/-/00

Uudenmaan tiepiiri

Tielaitos Uudenmaan tiepiiri
Saap. 1 1. 05. 2000
No 501/2000/01/5

## YTV:N LAUSUNTO TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMAN 2001-2004 LUONNOKSESTA

YTV:n hallitus päätti 4.5.2000 pitämässään kokouksessa antaa Uudenmaan tiepiirille sen toiminta- ja taloussuunnitelman 2001 – 2004 luonnoksesta seuraavan lausunnon:

YTV:n hallitus katsoo, että tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelman kehittämishankkeiden hankejärjestyksen tulee olla täsmälleen PLJ 1998:n mukainen. Hyväksyessään PLJ 1998:n YTV:n hallitus asetti ns. ensimmäisen korin hankkeet tiepiirin osalta seuraavaan järjestykseen:

- Vuosaaren sataman liikenneyhteydet (sataman rakentamisen vaatimassa aikataulussa)
- Bussi-Jokeri
- Hakamäentien parantaminen
- Kehä I välillä Turunväylä – Vallikallio
- Kehä III:n parantaminen välillä Vantaankoski – Tikkurila
- Kehä II välillä Turuntie – Hämeenlinnanväylä (suunnittelu)

Myönteistä on, että Bussi-Jokerin pysäkkijärjestelyihin Leppävaarassa ja Viikissä on varauduttu vuonna 2001. Kehä III:n välin Lentoasemantie – Tikkurila aloitus on tiepiirin ohjelmassa vuonna 2002 ja Kehä I:n välin Turunväylä – Leppävaara 2003.

Hakamäentie on PLJ 1998:n kiireellisyysjärjestyksessä ennen Kehä III:n tai Kehä I:n parantamista, joten se on sijoitettava 2001 – 2002 aloitettavien hankkeiden joukkoon. Hakamäentie on PLJ:n kiireellisiä hankkeita ja sen toteutusvalmius on hyvä.

Samoin Vuosaaren sataman liikenneyhteydet tulee sijoittaa ajoittamattomien kehittämishankkeiden joukkoon PLJ 1998:n mukaisesti.

Tielaitoksen kehittämishankkeiden koriin sisältyvä Kehä I:n parantaminen välillä Tapiola – Turunväylä ei sisältynyt PLJ:n ensimmäiseen koriin, koska Kehä I:n eteläosan liikenteen on arvioitu vähenevän neljänneksellä Kehä II:n ensimmäisen osan välillä Länsiväylä – Turuntie valmistuttua.



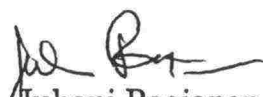
4.5.2000 Dnro 254/30/-/00

Uudenmaan tiepiirin ja YTV:n yhteistyönä on juuri valmistunut pääväylien meluntorjuntaohjelma. Rahoitustarve lähivuosien meluntorjuntatoimille on suuri. Meluntorjuntahankkeet tulee ottaa mukaan kehittämishankkeisiin, koska perustienpidon rahoitus ei riitä niiden toteuttamiseen.

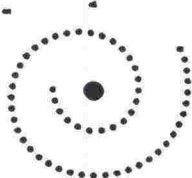
Kevyen liikenteen hankkeet tulee toteuttaa YTV:n Pääkaupunkiseudun liikenneinvestointiohjelman 2000 – 2004 ja Tielaitoksen Pääkaupunkiseudun yleisten teiden pyöräilyn ja jalankulun kehittämisohjelman mukaisesti. Tämä on myös Tielaitoksen tienpidon linjausten periaatteiden mukaista.

YTV:n hallituksen hyväksymän maankäyttöarvion mukaan pääkaupunkiseudun väestömäärä kasvaa vuoden 1998 lopusta vuoteen 2020 mennessä 170 000 asukkaalla. Tämä on selvästi enemmän kuin tiepiirin lähtökohtanaan pitämä Tilastokeskuksen arvio. Samalla myös alueen työpaikat lisääntyvät nopeasti. Näin sekä alueen sisäiset että alueen ulkopuolelta tulevat matkat lisääntyvät voimakkaasti. Tämän takia on erittäin tärkeää, että pääkaupunkiseudun liikennehankkeet toteutetaan kiireellisessä aikataulussa.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV)

  
 Juhani Paajanen  
 yhteistyöjohtaja

  
 Niilo Järviluoma  
 liikennejohtaja



Tielaitos Uudenmaan tiepiiri Saap. 1 6. 05. 2000 No 501/2000/01/6
--

Tielaitos  
Uudenmaan tiepiiri  
PL 70

00521 HELSINKI

Viite Lausuntopyyntö 7.4.2000, 501/2000/01/1, UTS-92

Asia **LAUSUNTO UUDENMAAN TIEPIIRIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA 2001-2004  
LUONNOKSESTA**

Uudenmaan tiepiirin alueella on väestön kasvu ollut laman jälkeisinä vuosina aikaisempia ennusteita huomattavasti suurempaa. Kasvu on keskittynyt erityisesti Helsingin seudun työssäkäyntialueelle. Kasvun on ennustettu jatkuvan edelleen voimakkaana joskin asumiskustannusten nousu saattaa hillitä kasvua. Työpaikkojen ja asukkaiden keskittyminen Helsingin talousalueelle aiheuttaa suuria liikennemääriä verrattuna muuhun maahan. Suuret liikennemäärät aiheuttavat merkittäviä ympäristöhaittoja, jotka kohdistuvat myös suureen joukkoon asukkaita erityisesti pääkaupunkiseudun tiiviissä kaupunkirakenteessa. Yleisenä tavoitteena on pidetty liikennemäärien kasvun rajoittamista ja liikkumis- ja kuljetustarpeen vähentämistä. Kestävän yhdyskuntarakenteen kehityksen kannalta on tärkeää suunnata mahdollisimman suuri osa ennusteiden mukaisesta välttämättömästä kasvusta joukkoliikenteeseen. Tämä edellyttää maankäytön ja liikenteen suunnittelun kiinteää yhteistyötä ja laaja-alaista liikennejärjestelmäsuunnittelua kaikilla keskeisillä kaupunkialueilla.

Uudenmaan ympäristökeskus pitää valitettavana sitä, että niukkojen resurssien vuoksi varsinaisia ympäristöinvestointeja toteutetaan TTS-kaudella vähän. Näin ollen esim. meluntorjuntaohjelmissa ollaan jääty selvästi tavoitteista. Myös alemman tieverkon kehittämisen vähäisyys heikentää alueellista tasaa. Uudenmaan nopea kehittyminen aiheuttaa kasvavia paineita sekä tie- että joukkoliikenneolosuhteiden ylläpitämiseen ja ympäristöinvestointeihin. Näin ollen Uudenmaan tiepiirin tulisi saada nykyistä merkittävästi suurempi määräraha perustienpitoon.

Uudenmaan ympäristökeskus pitää tienpidon painopistealueita niukkenneiden resurssien aikana oikean suuntaisina. Erityisesti pääkaupunkiseudulla on hyvä, että nykyisiä kehäväyliä kehitetään vastaamaan kasvavaan poikittaisliikenteen kysyntään, joka syntyy uusien asuin- ja työpaikka-alueiden sijoittumisesta seudun reuna-alueille. Kehäväylien kehittämisessä tulee parantaa myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.



Tienpidon vaikutuksia on toiminta- ja taloussuunnitelmaluonnoksessa kuvattu varsin karkealla tasolla. Ympäristövaikutuksia ei ole kuvattu lainkaan. Tiehallinnon aktiivisuus tieliikenteen ja tien rakentamiseen liittyvien ympäristöasioiden selvittämisessä ja huomioon ottamisessa sekä niihin liittyvien menettelytapojen kehittämisessä on muutoin ollut esimerkillistä. Olisi siten toivottavaa, että tätä linjaa jatketaan myös tielaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelmissa. Myös vaikutusten seuranta tulisi liittää toiminta- ja taloussuunnitelmaan. Vaikutusten ympäristöosaa tulisi myös peilata eri osapuolten yhteistyössä laatimaan Uudenmaan ympäristöohjelmaan 2005.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmia on tehty pääkaupunkiseudulla ja ollaan parhaillaan tekemässä Keski-Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla. Käynnissä olevat liikennejärjestelmäsuunnitelmat sitovat resursseja vielä lähivuosina, mutta Uudenmaan ympäristökeskus toivoo, että läntisen Uudenmaan alueella aloitettaisiin liikennejärjestelmäsuunnitelmien teko TTS-kauden loppupuolella.

Johtaja



Leena Saviranta

Ylitarkastaja



Jukka Peura

BD-S, JH, ML, MJK, RN/ jpe

*Tienpidon tuotteistus mahdollistaa tienpidon suunnittelun ja painotusten ohjaamisen tuoteryhmätasolla ja siten niitä voidaan tarkastella omina kokonaisuuksinaan.*

### **1. Hoito**

Hoitotuotteilla varmistetaan tiestön päivittäinen liikennöitävyys kaikkina vuorokauden aikoina hyväksytyjen toimintalinjojen mukaisesti.

#### **Talvihoito**

Toimenpiteitä ovat lumen ja sohjon poisto ja liukkauden torjunta sekä lumipolanteen tasaus

#### **Liikenneympäristön hoito**

Toimenpiteitä ovat tie-, ja liitännäisalueiden puhtaanapito, vihertyöt, tievalaistuksen hoito ja energia sekä liikenteen ohjauslaitteiden (liikennemerkkit ja opasteet) hoito. Tiemerkintöjen tekeminen ja uusiminen muulloin kuin päällystämisen tai investointien yhteydessä

#### **Rakenteiden ja laitteiden hoito**

Toimenpiteitä ovat päällysteiden paikkaus, kuivatusjärjestelmän ja pohjavesisuojausten hoito, kaiteiden, aitojen, melusteiden, reunapaalujen, kivetysten ja levähdysalueiden kalusteiden pienet vaurioiden korjaukset sekä siltojen pesu ja puhdistukset

#### **Sorateiden hoito**

Toimenpiteitä on pinnan tasaus, paikkaaminen, sorastus, pölynsidonta ja kelirikon hoitotyöt

### **2. Ylläpito ja korvausinvestoinnit**

Ylläpito ja korvausinvestoinnit kohdistuvat olemassa olevaan tieverkkoon. Niillä säilytetään tien käyttökelpoisuus ja rakenteellinen kunto.

#### **Päällysteiden ylläpito**

Toimenpiteitä ovat uudelleen päällystäminen, pintaukset, ohjelmoidut koneelliset paikkaukset, jyrsinät ja päällysteen reunan täyttö soralla sekä vähäisten painumien oikaisu.

#### **Rakenteiden ja laitteiden ylläpito**

Toimenpiteitä ovat sivuojen, salaojien, rumpujen korjaukset ja uusiminen sekä tierakenteiden yksittäisten vaurioiden ja siltojen yksittäisten vaurioiden kunnossapitoluonteiset korjaukset. Lisäksi kuuluvat kiinteiden liikenteen ohjauslaitteiden, valaistuksen, kaiteiden, aitojen, kiveysten sekä levähdysalueiden varusteiden ja laitteiden ohjelmoitu uusiminen.

#### **Korvausinvestoinnit**

Korvausinvestoinnit kohdistuvat olemassa olevaan tieverkkoon. Ne ovat rakenteen parantamis- ja peruskorjausluonteisia toimia, joilla säilytetään tie-osan rakenteellinen kunto tai nostetaan palvelutaso alkuperäiselle tai nyky-vaatimusten mukaiselle tasolle.

Tyypillisiä yksittäisiä toimia ovat sorateiden runkokelirikkokorjaukset, kuntosyistä tehtävä päällystetyn tien rakenteen parantaminen ja vahvistaminen ja kuntosyistä tehtävä sillan peruskorjaus ja uusiminen.



#### **4. Laajennus- ja uusinvestoinnit**

##### **Laajennusinvestointi**

Laajennusinvestointien tarkoituksena on palauttaa tien palvelutaso lisääntyneen liikenteen edellyttämälle, nykyajan vaatimukset täyttävälle kohtuulliselle tasolle. Laajennusinvestoinnin perustana on lisääntyneen liikenteen myötä heikentynyt liikenneturvallisuus tai liikenteen sujuvuus.

Toimenpiteitä ovat mm. toisen ajoradan rakentaminen, tien suuntauksen parantaminen, kevyen liikenteen väylän rakentaminen, eritasoliittymän rakentaminen, sillan uusiminen selvästi parempaan tasoon, taajamajärjestely, valaistuksen rakentaminen ja melusteiden ja pohjavesisuojausten rakentaminen.

##### **Uusinvestoinnit**

Uusinvestoinnit muuttavat oleellisesti tieverkkoa. Uusinvestoinnit nimeää lähinnä eduskunta päättäessään tieverkon kehittämisen rahoituksen kohteista. Perustienpidon määrärahalla toteutettavista hankkeista lähinnä perustienpidon rahoituksella rakentamat uudet yhteysvälit ovat uusinvestointeja.

Tyypillisiä toimia ovat uuden tieyhteyden rakentaminen, uuden sillan rakentaminen ja lossin korvaaminen sillalla

#### **5. Suunnittelu**

Tuotteeseen kuuluu liikennejärjestelmäsuunnittelu, esisuunnittelu pääosin, yleisuunnittelu, tiesuunnittelu ja rakennussuunnittelu

#### **6. Liikenteen hallinta**

Tuotteella varmistetaan liikennejärjestelmän päivittäinen toimivuus vallitsevissa tie- ja liikenneoloissa. Tuote pitää sisällään liikennekeskusten toiminnan keskeisinä tehtävinään tie- ja liikenneolojen seuranta, ajantasainen liikenteen ohjaus ja tiedotus sekä häiriötilanteiden hoito. Tuotteeseen kuuluu mm. liikenteen tiedotusjärjestelmät, muuttuvat liikenteen ohjauslaitteet, infopisteverkko ja liikenteen automaattivalvonta

#### **7. Maanhankinta**

Tuote koostuu tiealueiden hankinnasta ja maa-alueiden hoitomenoista. Tie-alueiden hankinta rahoitetaan maanlunastusmäärärahalla, jota käytetään tiealueitten ostoon, haittakorvausten maksuun, korkomeneihin ja kiinteistö-toimitusmaksuihin.

#### **8. Tiehallinto**

Tuotteeseen kuuluu tienpidon suunnittelu, tienpidon teettäminen, liikenteen palvelut, hallinto, tutkimus- ja kehittäminen

Tiehallinnon investoinneiksi luetaan tiehallinnon omaan toimintaansa tarvitsemien investointien aiheuttamat menot.